



ISSN electrónico: 2448-8828. No. 22. enero-diciembre 2015

ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO 2015





El Anuario es una publicación

que presenta estudios, análisis
e investigaciones de actualidad
del fenómeno urbano
en México, América Latina
y de cualquier parte del mundo;
aborda problemáticas culturales,
históricas, espaciales,
económicas, políticas
y sociales de las ciudades.

El Anuario está abierto a cualquier
enfoque teórico-metodológico
y énfasis temático y temporal.

El Anuario es de interés para
administradores, antropólogos,
arquitectos, demógrafos,
diseñadores, ecologistas,
economistas, historiadores,
políticos, sociólogos,
urbanistas, trabajadores
sociales, psicólogos, etcétera.

ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO 2015

Universidad Autónoma Metropolitana

Dr. Salvador Vega y León

Rector General

Mtro. Norberto Manjarrez Álvarez

Secretario General

Unidad Azcapotzalco

Dr. Romualdo López Zárate

Rector de la Unidad

M. en C. I. Abelardo González Aragón

Secretario de la Unidad

Dr. Aníbal Figueroa Castrejón

Director de la División de Ciencias

y Artes para el Diseño

Mtro. Héctor Valerdi Madrigal

Secretario Académico

Dr. Jorge Ortiz Leroux

Jefe del Departamento de Evaluación

del Diseño en el Tiempo

Mtra. Consuelo Córdoba Flores

Jefa del Área de Estudios Urbanos



ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO. Año 2015, número 22, enero-diciembre 2015, es una publicación anual de la Universidad Autónoma Metropolitana a través de la Unidad Azcapotzalco, División de Ciencias y Artes para el Diseño. Prolongación Canal de Miramontes 3855, Col. Ex-Hacienda San Juan de Dios, Del. Tlalpan, C.P. 14387, Ciudad de México y Av. San Pablo 180, Col. Reynosa Tamaulipas, Del. Azcapotzalco, C.P. 02200, Ciudad de México. Teléfonos 54834000, ext. 1509 y 53183145. Página electrónica de la revista: <http://espaciosurbanos.azc.uam.mx>. Dirección electrónica: anuarioeu@correo.azc.uam.mx. Editora Responsable: Consuelo Córdoba Flores. Certificado de Reserva de Derechos al Uso Exclusivo de Título No. 04-2017-031609463400-203, ISSN digital: 2448-8828, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número, Consuelo Córdoba Flores, Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, División de Ciencias y Artes para el Diseño, Unidad Azcapotzalco, Av. San Pablo 180, Col. Reynosa Tamaulipas, Del. Azcapotzalco, C.P. 02200, Ciudad de México, Teléfonos 53189000, ext. 9179 y 53189368. Fecha de última modificación: 14 de septiembre de 2018. Tamaño del archivo 113 MB. Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación. Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad Autónoma Metropolitana.

Indexación: LATINDEX

ISSN versión digital: 2448-8828



ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO 2015

Universidad
Autónoma
Metropolitana
Casa abierta al tiempo **Azacapotzalco**



Coordinadora de este número
Consuelo Córdoba Flores

**Consejo Editorial División de Ciencias y Artes
para el Diseño, 2013-2015**

Mtra. Gloria María Castorena Espinosa
Dr. Miguel Ángel Herrera Battista
Dr. Eduardo Langagne Ortega
Mtra. Irma López Arredondo
Dr. Gabriel Salazar Contreras
Dr. Francisco Gerardo Toledo Ramírez

Comité editorial del Anuario de Espacios Urbanos

Dr. Elias Huamán Herrera
Dr. Carlos Lira Vázquez
Dr. Óscar Terrazas Revilla
Dr. Manuel Sánchez de Carmona
Dr. Francisco Santos Zertuche
Mtra. Ma. de los Ángeles Barreto Rentería
Mtra. Ma. del Carmen Bernárdez de la Granja
Mtra. Consuelo Córdoba Flores
Mtra. Ma. Dulce de Mattos
Mtro. Jorge Ortiz Segura
Mtra. María Esther Sánchez Martínez

Cuidado de la edición

Consuelo Córdoba Flores, Emiliano Pérez Cruz
y Ella Pérez Neri.

Impreso en México. Printed in Mexico
Primera edición: 2015

Impreso por Navegantes de la Comunicación Gráfica,
S.A. de C.V., Pascual Ortiz Rubio 40, San Simón
Ticumac, Benito Juárez, 03660.
México, D.F., 2015

Consejo editorial

Marco Tonatiuh Aguilar / Universidad Autónoma
Metropolitana, Azcapotzalco
Rodolfo Cruz Piñero / El Colegio de la Frontera Norte
Emilio Duhau / Universidad Autónoma Metropolitana,
Azcapotzalco
Ronald Hellman / Bildner Center for Hemispheric
Studies/ City University of New York
Carlos Illades / Universidad Autónoma Metropolitana,
Iztapalapa
Alan Knight / Oxford University
Shannan Mattiace / University of Texas at Austin
Norma Meichtry / Instituto de Investigaciones
Geohistóricas, Argentina
John Mollenkopf / City University of New York
Rodrigo Negrete Prieto / Instituto Nacional de
Estadística, Geografía e Informática, Aguascalientes
Emilio Pradilla Cobos / Universidad Autónoma
Metropolitana, Xochimilco
Fernando Pozos Ponce / Universidad de Guadalajara
Bryan Roberts / University of Texas at Austin
Edward T. Rogawsky / City University of New York
Fernando Salmerón Castro / Centro de Investigaciones
y Estudios Superiores en Antropología Social, CIESAS
Henry Selby / University of Texas at Austin
Ma. Eugenia Terrones / Instituto Mora
Peter Ward / University of Texas at Austin
Gloria Zafra / Universidad Benito Juárez de Oaxaca
René Zenteno Quintero / El Colegio de la Frontera Norte

Ilustración de portada e interiores

Emilio López-Gallacho

Índice

Presentación	9
Consuelo Córdoba Flores	
Una perspectiva sobre los estudios urbanos	
¿Qué son los Estudios urbanos? Una definición del campo de estudios, breve historia, algunos temas claves y perspectivas	17
<i>Jorge Morales Moreno</i>	
Espacio urbano	
Entre la ciudad popular y la ciudad global: la ambigüedad de las políticas de desarrollo urbano en la Ciudad de México en 1997-2014	41
<i>Guillermo Ejea Mendoza</i>	
La política de suelo del megaproyecto urbano Angelópolis y sus efectos en la periferia poniente de Puebla	73
<i>Pedro Martínez Olivares</i>	
Sistema de corredores BRT Mexibús, estado de México: planeación y política	99
<i>Jorge Alberto Juárez Flores</i>	

El nacimiento de un teatro moderno: el Palacio de Bellas Artes <i>Armando Cisneros Sosa</i>	129
Introducción al pensamiento sonoro <i>Iván Pujol</i>	149
Historia urbana	
Desamortización, economía y estructura urbana de la ciudad de México durante el siglo XIX: 1854-1876 <i>Frida Gretchen Nemeth Chapa</i>	173
Salud pública, higienismo y espacio urbano. Las instituciones de la Beneficencia Pública durante el Porfiriato <i>Consuelo Córdoba Flores</i> y <i>Francisco José Santos Zertuche</i>	207
Redes comerciales, caminos, templos y conventos en algunas zonas del México prehispánico y colonial del siglo XVI <i>María Teresa Guadalupe Martínez</i> y <i>Francisco José Santos Zertuche</i>	237
De nodos, hitos y umbrales	
Sobre la obra de Gerardo Toledo <i>María Eugenia Rabadán Villalpando</i>	277
Reseña del libro <i>Las instituciones de educación superior en la centralidad metropolitana de la Ciudad de México</i> <i>Jesús Adrián Mendoza Hernández</i>	281
Desarrollo Urbano y Movilidad Sustentable. La autogestión de la movilidad en el desarrollo urbano actual. Nota crítica. <i>Jesús Adrián Mendoza Hernández</i> <i>Alma Janet Olvera Hernández</i>	287
De los autores	303



Presentación

Todo lo que afecta al hombre afecta a la ciudad. Por ello, estudiar las ciudades requiere de un abordaje desde múltiples enfoques disciplinarios y transdisciplinarios en la búsqueda de definiciones, ideas y planteamientos novedosos. Incluso, es necesario repensar lo previamente planteado ante las disímiles posturas generadas en las últimas dos décadas dentro de los estudios sobre la ciudad. Dicho interés por la reflexión y discusión en torno a la problemática de las ciudades se muestra en las investigaciones publicadas en las tres secciones que componen el Anuario de espacios urbanos 2015: Una perspectiva sobre los estudios urbanos, Espacio urbano e Historia urbana.

La sección *Una perspectiva sobre los estudios urbanos* contiene el texto de Jorge Morales Moreno; en éste busca definir qué son los Estudios Urbanos a partir de la experiencia del primer centro de investigación especializado en la disciplina, ubicado en los Estados Unidos. Además, Jorge Morales analiza el contexto histórico-cultural asociado a los cambios de en-

foques en años posteriores. Su reflexión es el preámbulo para proponer algunas definiciones acerca de los Estudios Urbanos y la experiencia que la especialidad ha tenido en la Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco entre 1994 y 2014. De igual forma, el texto incluye un recorrido a través de las nuevas perspectivas para futuras investigaciones en el tema.

En la sección *Espacio Urbano*, Guillermo Ejea Mendoza centra su estudio en la planeación del desarrollo urbano de la Ciudad de México durante los últimos cuatro periodos de gobierno. Afirmar la existencia de dos premisas en resistencia: por una parte, un patrón de desarrollo urbano de tipo extensivo y otro territorialmente focalizado (*ciudad global* y *ciudad popular*); y, por la otra, el propósito de equidad y competitividad como causa de los problemas estructurales de la ciudad. El autor sostiene que las nociones de *ciudad global* y *ciudad local* han coexistido, pero no han conseguido armonizar en políticas integrales. Aunado a ello, los vacíos conceptuales vigentes en los documentos de planeación analizados no permiten identificar el cómo la competitividad puede dar paso a la equidad.

Pedro Martínez Olivarez presenta una investigación sobre la política del suelo vinculada al megaproyecto urbano "Angelópolis". En ella enfatiza el arribo del mercado inmobiliario para la realización del megaproyecto como causa del desplazamiento y exclusión de los habitantes originarios de la zona (campesinos). Por tanto, sostiene que se ejerció una política de planificación de corte regional en la que sólo los funcionarios gubernamentales y promotores inmobiliarios decidieron el uso y destino del suelo, prescindiendo de otros actores sociales.

El texto de Jorge Juárez Flores analiza el modelo de planeación para corredores de

Autobuses de Tránsito Rápido (BRT) Mexibús como alternativa para el transporte público; incluida su conceptualización como política ambiental. El autor considera que su impacto en el territorio es determinante, pues define el destino de ciudades y regiones. Al analizar y comparar diferentes sistemas BRT, el autor afirma que independientemente de la existencia (o no) de modelos de planeación que rijan estos proyectos, los sistemas continúan funcionando. Por ello, es importante definir las implicaciones sociales y urbanas generadas de una "planeación incompleta", entre ellas el impedimento a la movilidad cotidiana y los problemas de accesibilidad y conectividad con el resto de los sistemas de transporte de la metrópoli.

Por su parte, Armando Cisneros Sosa narra la construcción del Palacio de Bellas Artes como parte de la restructuración del espacio urbano del área poniente del Centro Histórico de la Ciudad de México. Enfatiza el proyecto como resultado de un proceso de modernización de la ciudad, junto con el Palacio postal (Quinta casa postal) y el Palacio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Edificaciones que transformaron, en conjunto, una parte sustantiva del área urbana de la ciudad, heredando un nuevo carácter al espacio antiguo del régimen.

La investigación de Iván Pujol muestra la importancia de la percepción sonora en los estudios urbanos. Su inquietud es palpable no sólo en la elaboración de planos que ubican la amplitud de sonidos existentes en el espacio urbano, sino también porque presenta una metodología para su estudio. A través de estos elementos propone una forma de considerar las ondas sonoras en el diseño de espacios urbanos: la sonotopía, es decir, la producción del espacio en la ciudad por medio de la conciencia aural.

En el apartado *Historia urbana*, el trabajo de Frida Nemeth Chapa explora el proceso de desamortización y nacionalización de bienes de corporaciones civiles y religiosas a partir de la segunda mitad del siglo XIX en la Ciudad de México; el cual generó, junto con el crecimiento de la ciudad, cambios en las actividades económicas y de producción. Con base en la información obtenida, afirma Nemeth, la secularización del espacio no incidió en la estructura económica de la ciudad, pero sí propició cambios en los patrones espaciales dominantes durante el Virreinato.

Francisco Santos y quien esto escribe exponemos cómo el tema de la salud atraviesa la frontera de la medicina y se inserta en la ciudad y en la política. Para evidenciarlo iniciamos con una revisión sucinta de las primeras disposiciones normativas de la salud pública ejercidas en México desde el Virreinato y hasta la promulgación del Primer Código Sanitario en 1891. Lo anterior, para contextualizar al lector sobre las diversas estrategias sanitarias aplicadas en la ciudad previo a la jurisprudencia de los estatutos del higienismo; cuyas acciones se materializaron en la arquitectura, a través de los tres edificios de la Beneficencia Pública y el diseño de espacios exteriores en la ciudad durante el régimen porfiriano. La investigación nos permite mostrar las causas del fracaso de las disposiciones higienistas en la búsqueda por solventar los problemas de salud pública ocasionados por la Revolución.

El trabajo de María Teresa Martínez y Francisco Santos analiza la relación entre el comercio, los caminos, los templos y los conventos durante los periodos del México prehispánico y la Nueva España. Los autores consideran que entre los pueblos prehispánicos la devoción religiosa se relacionó con el comercio, la producción y el

consumo; sin embargo, a pesar de los cambios ocurridos tras la conquista española, el sistema general de circuitos comerciales (caminos) y templos continuó, aunque con algunos cambios relativos a la conversión de los indígenas: destrucción de ídolos, construcción de conventos, implantación de la tracción animal y la división del trabajo en los cañaverales y minas.

Por último, en la sección "De Nodos, Hitos y Umbrales" se incluye un texto sobre la obra de Gerardo Toledo (ilustrador de este ejemplar), elaborado por la Dra. María Eugenia Rabadán Villalpando. También se integra la reseña del libro *Las Instituciones de Educación Superior en la centralidad metropolitana de la Ciudad de México*, elaborada por Jesús Mendoza Hernández; además de una nota crítica titulada: "Desarrollo urbano y movilidad sustentable. La autogestión de la movilidad en el desarrollo urbano actual", elaborada por Alma Olvera Hernández y Jesús Mendoza Hernández.

Consuelo Córdoba Flores

Espacio urbano





Una perspectiva sobre los estudios urbanos





¿Qué son los Estudios Urbanos?
Una definición del campo
de estudio, breve historia,
algunos temas clave
y perspectivas*

Jorge Morales Moreno
Departamento de Evaluación del Diseño / CyAD
Universidad Autónoma Metropolitana / Azcapotzalco

Resumen

Breve ensayo sobre la emergencia de los Estudios Urbanos como multidisciplina académica de investigación. El autor revisa la experiencia pionera del Massachusetts Institute of Technology (1935-1960), que enmarca la creación del primer centro de investigación especializado en Estudios Urbanos en los Estados Unidos (incluyendo La Imagen de la Ciudad de Kevin Lynch), así como el contexto histórico cultural de cambio de paradigmas que alrededor de los años 60 del siglo pasado motivó la irrupción de disciplinas afines al “giro lingüístico”, como los Estudios Culturales que tendrán gran influencia en los Estudios Urbanos. Propone un par de definiciones de la disciplina y bosqueja ciertos temas de investigación y algunas perspectivas para su desarrollo inmediato. Todo el ensayo gira alrededor de la experiencia que los Estudios Urbanos han tenido en la Universidad Autónoma Metropolitana de Azcapotzalco (1994-2014).

Palabras clave: Estudios Urbanos, Estudios Culturales, interacción social, giro lingüístico, cambio de paradigma.

Abstract

A brief essay on the emergence of Urban Studies as a critical academic multi-discipline focused on contemporary urban problems. The author reviews the pioneer experience of the Massachusetts Institute of Technology (1935-1960), including the first research center specializing in Urban Studies in the United States of America, and the publication of The Image of The City by Kevin Lynch, as well as the historical context that framed them such as the “change of paradigm” (during the decade of the 60s in the last century), which promoted the irruption of “new disciplines” and approaches linked to the “linguistic turn” (such as Cultural Studies, with a great theoretical influence on the matter). The author also states two definitions and sketches a research agenda and perspectives for its development in a short time. Most of the essay is supported by the experience of Urban Studies as a Postgraduate Program at the Universidad Autónoma Metropolitana in Azcapotzalco (1994-2014).

Keywords: Urban Studies, Cultural Studies, Social Interaction, Linguistic Turn, Paradigm Shift.

Fecha de recepción:
14 de abril de 2015
Fecha de aceptación:
24 de julio de 2015



¿Qué son los Estudios Urbanos? Una definición del campo de estudios, breve historia, algunos temas claves y perspectivas

1. Una primera aproximación

La necesidad de ensayar una definición en torno al campo de estudio de los Estudios Urbanos (valga la redundancia), con el fin de acotar sus temas de investigación y precisar las estrategias de análisis a seguir (análisis del espacio urbano, de la interacción social en él, de su historia), así como los respectivos enfoques metodológicos (cualitativos, cuantitativos), autores, estado del arte, etc., surgió durante una reunión de trabajo que sostuvimos con el Dr. Adrián de Garay en 2005, entonces rector de la Unidad Azcapotzalco (2005-2009). En ella cuestionó la similitud conceptual y temática de la línea de investigación en Estudios Urbanos que impulsábamos en el Posgrado en Diseño de la División de Ciencias y Artes para el Diseño (CyAD), con el de Planeación y Políticas Metropolitanas que impulsaba el área de Sociología Urbana en la División de Ciencias Sociales y Humanidades (CSH). Más allá de subrayar que nuestra posgrado estaba inmerso en las áreas del diseño, no teníamos consenso en torno al sentido y contenido de nuestras investigaciones y temas de interés. De hecho, en una presentación del Anuario de Espacios Urbanos (2004:8) definí a los Estudios Urbanos de la siguiente manera:

[...] esa emergente área de investigación que aborda el tema de la ciudad desde su propia complejidad (siempre múltiple, diversa y variable), problematizando aspectos de carácter cualitativo (historia, memoria, vida cotidiana)

na, imagen del lugar, identidad) que permiten comprenderla como la proyección (o extensión) de sus propios habitantes, la materialización de su cultura y el laboratorio de formas sociales a las que acuden para apropiarse de un territorio u organizarse en el espacio.

Con esta definición traté de dejar en claro (o quizá mejor: aclararme a mí mismo) que los Estudios Urbanos eran, y son, una disciplina emergente, en construcción permanente desde su irrupción como disciplina instrumental durante la primera mitad del siglo XX, cuyo objeto de estudio pasaba por los análisis del espacio urbano en sus dimensiones física y cultural (en tanto soporte del espacio construido y de la interacción social), así como del registro crítico de la historia del lugar. Suponía entonces que una singularidad de nuestra disciplina eran sus aproximaciones metodológicas que la distinguían de otras especialidades afines (como la sociología urbana, los estudios ambientales, el urbanismo y, en cierta medida, la arquitectura), resultado del carácter multidisciplinario que debían caracterizar a sus investigaciones, pues como aún se lee en nuestra página promocional del posgrado (2014):

No es posible, hoy, analizar los procesos urbanos con una visión parcializada de los fenómenos. Por ello, el posgrado entiende a la ciudad como objeto y escenario de estudio y usa diversos enfoques teóricos y herramientas metodológicas; vincula estrechamente el análisis de la forma (aspectos territoriales, espaciales, arquitectónicos) con la historia y la cultura (identidades urbanas). (Cf: Página del Posgrado en Diseño, Línea Estudios Urbanos)

Planteada así la cuestión, diez años después de las primeras interrogantes que la motivaron me

propongo precisar aquí desde cuándo los Estudios Urbanos se erigieron (o se están construyendo) como una “nueva” (multi)disciplina de investigación, y cuáles son las especificidades temáticas y metodológicas que la distinguen de otras disciplinas que comparten el mismo objeto de estudio (o de las que hace uso para enriquecer sus propias perspectivas de análisis). Es decir, ¿por qué los Estudios Urbanos irrumpieron (o son necesarios) en el análisis de lo urbano, y qué distinguen sus aproximaciones al objeto de estudio de otras disciplinas afines?

La primera cuestión supone que los Estudios Urbanos gozan hoy en día de cierto prestigio en tanto disciplina alternativa de análisis “de lo urbano”, al menos en el mundo académico. Es decir, que no es una especialidad imprevista ni oportunista, coyuntural o carente de una tradición en el tema de la investigación urbana, si bien parece haber sido un producto enteramente académico nacida prácticamente de una escuela de arquitectura con intenciones planificadoras, aparentemente impulsada por el agotamiento o limitaciones de ciertas disciplinas de gran tradición que se ocupan igualmente del estudio de la ciudad. O bien, de la necesidad (tan académica como política) de generar perspectivas de análisis más amplias, en la medida en que las ciudades, sus crecimientos y desarrollos exigen análisis cada vez más complejos e interdisciplinarios.

2. Comprendiendo a los Estudios Urbanos: una revisión de las circunstancias que la hicieron posible

Quizá la experiencia del Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT) pueda ilustrarnos esta cuestión. En 1933 su Escuela de Arquitectura

abrió el curso Planeación de la Ciudad (City Planning) con el que los estudiantes finalizaban los cinco años de la carrera de arquitectura. La idea era “dotar al estudiante de arquitectura de un panorama ambicioso que le permita ver los problemas de la planeación urbana desde una perspectiva más amplia”, preparándolo de tal forma que resultaba calificado para “cooperar inteligentemente con ingenieros, arquitectos paisajistas, abogados, economistas y sociólogos en la planeación y re-planeación de las áreas urbanas”. En 1935 el Instituto abrió la maestría en Planeación de la Ciudad (Master in City Planning, MCP), ofreciendo además cursos de planeación, diseño, investigación y administración de la ciudad. En 1936 esta maestría era la única en su tipo en los Estados Unidos (Cf: Páginas del Departamento de Estudios Urbanos y Planeación, DUSP, Escuela de Arquitectura y Planeación, Instituto Tecnológico de Massachusetts, Cambridge, MA, USA).¹

En 1942 el curso Planeación de la Ciudad (City Planning) cambió de escala al transformarse en Planeación de la Ciudad y Regional (City and Regional Planning) [Planeación Urbana-Regional, como diríamos hoy], un programa de cuatro años paralelo al de la carrera de Arquitec-

tura que propició, un año después (1943), que la Escuela de Arquitectura cambiara su nombre por el de Escuela de Arquitectura y Planeación, dejando en claro la “creciente importancia de la materia en la profesión de la arquitectura”. El término planeación de la ciudad había entrado al mundo del mercado inmobiliario y las políticas urbanas (de infraestructura, electorales, comunitarias) por la puerta de la academia, prácticamente como una disciplina auxiliar de la arquitectura que cobraba importancia estratégica por su objeto de estudio y su vinculación pragmática con el contexto inmediato.

Así, en 1947 la creciente demanda que tenía la nueva especialidad motivó la creación del Departamento de Planeación de la Ciudad y Regional (Department of City and Regional Planning, DCRP), que en 1954 se especializó en cursos de posgrado como la ya mencionada maestría en Planeación de la Ciudad, enfocada en “el estudio de ambientes físicos de larga escala y sus interacciones con la sociedad”. Cuatro años después, en 1958, el DCRP ofreció un programa de doctorado en Planeación de la Ciudad y Regional (City and Regional Planning), asociándose con la Universidad de Harvard para crear el Joint Center for Urban Studies en 1959, conocido también como el Centro de Estudios Urbanos y Regionales (Center for Urban and Regional Studies, CURS), cuyos temas de investigación fueron “el ambiente físico de ciudades y regiones, las fuerzas que los configuran y las interrelaciones entre urbanización y sociedad”, en tanto que sus áreas de interés incluyeron “la forma y la estructura de la ciudad, transportación, tecnología, controles, el proceso de planeación, el paisaje urbano y problemas de planeación física de países en vías de desarrollo”. Todo parece indicar que esta fue la primera referencia explícita que se hizo de los Estudios Urbanos como una especialidad en sí misma.

1. En los años posteriores a la Gran Depresión de 1929 la aparición de una materia de planeación de la ciudad en una escuela de arquitectura sugiere la relevancia que el tema del crecimiento crítico de las ciudades había alcanzado (en términos físicos y demográficos), y con él las cuestiones sociales inherentes como el desempleo, la segregación, la migración campo-ciudad y extranjera, el crecimiento anárquico de la mancha urbana, la incipiente red o sistema de localización de las ciudades, etc. Después de todo, eran los tiempos en los que el arquitecto moderno saltaba de escalas: del diseño del rascacielos en tanto edificio en sí mismo (egocéntrico y apabullante para el paisaje urbano y visual), al diseño de la ciudad del futuro (conforme a las directrices de la Carta de Atenas): la ciudad de masas planificada racionalmente sobre un espacio abstracto y funcional sobre el que viven, trabajan, viajan e interactúan millones de seres humanos.

Pero terminemos esta brevísima historia institucional: en 1967 el DCRP abrió el Programa Especial en Estudios Urbanos y Regionales (Special Program in Urban and Regional Studies, SPURS) bajo los auspicios de la Ford, y en 1968 el Laboratorio de Estudios Ambientales (Laboratory for Environmental Studies) financiado por instituciones privadas, académicas y del gobierno federal. Finalmente en 1969 el histórico Departamento de Planeación de la Ciudad y Regional (o DCRP, por sus siglas en inglés) cambió su nombre por el de Departamento de Estudios Urbanos y Planeación (Department of Urban Studies and Planning, DUSP), su actual denominación, “para reflejar un cambio de enfoque: del énfasis en la estructura de las comunidades a una preocupación mayor en asuntos propios del desarrollo urbano y regional”, ofreciendo cursos en áreas “como planeación educativa, planeación de la salud, política social (welfare policy), programas sociales de desarrollo y evaluación, leyes contra la pobreza y estrategias para el cambio institucional” (ibíd.).

En resumen, en tanto disciplina enfocada a los problemas crecientes de la ciudad contemporánea los Estudios Urbanos “nacieron” en el programa de estudios de una licenciatura en arquitectura. Encubada en una materia visionaria para la época (City Planning), la nueva especialidad fue requerida para asesorar al arquitecto en el diseño de la ciudad del futuro (valga decir “la ciudad de masas moderna”). Pasó así de un curso de planeación de la ciudad dirigido para estudiantes de arquitectura en 1933, a un programa de doctorado en planeación de la ciudad y regional en 1958, y luego en 1969 a un departamento de investigación y docencia de posgrado especializado en la materia. De ser una ciencia auxiliar en la prácti-

ca de la arquitectura de larga (o mega) escala, pasó a un campo de conocimiento propio especializado en asuntos urbanos y regionales. De origen, la especialidad en Estudios Urbanos estuvo orientada a la práctica del diseño y tuvo como disciplinas aliadas a la arquitectura y a la planeación urbana y regional, abarcando ambas escalas en sus perspectivas de análisis.

3. Kevin Lynch, los Estudios Urbanos y las metodologías cualitativas

La historia, sin embargo, no termina aquí. Fue precisamente en la saga de centros y departamentos de investigación antes mencionados donde Kevin Lynch (1918-1984) estudió el famoso curso de planeación del MIT (City Planning) en 1947, donde se hizo profesor asistente en 1949 (posteriormente de tiempo completo en 1963), y donde realizó la investigación (1954-1960) La forma perceptual de la ciudad (The Perceptual Form of the City) que culminó con el célebre libro La imagen de la ciudad (The Image of the City), publicado precisamente por el Joint Center for Urban Studies en 1960, lo que le confiere el mérito de haber sido la primera investigación publicada por un centro especializado en Estudios Urbanos (ibíd.). Como en otro trabajo me he referido a sus aportaciones en el campo de las metodologías cualitativas que nuestros estudiantes suelen utilizar en el desarrollo de sus propias investigaciones (2003:15-28), sólo agregaré aquí que este trabajo seminal resultó un parte aguas en las formas de concebir la planeación urbana de la época, pues tomó en consideración las opiniones de los “hombres de la calle” sobre la manera en que perciben y representan su ciudad, los itinerarios que estructuran sus vidas cotidianas y los lugares

más próximos, cotidianos o representativos que reconocen como significativos.²

A su vez, al interrogar al usuario directo del entorno urbano para un ejercicio de diseño y planificación del sitio, Lynch abrió la puerta a especialistas de otras disciplinas, singularmente del campo de la psicología experimental (ibíd.). Con ello, y desde entonces, los Estudios Urbanos introdujeron el tema de la percepción y representación de la ciudad, motivando el diseño y uso de metodologías cualitativas para incursionar en áreas del comportamiento humano, o en ciertos aspectos intangibles de la ciudad como los imaginarios colectivos o la valoración subjetiva de los lugares. Como podemos ver, desde sus orígenes los Estudios Urbanos han sido una especialidad multidisciplinaria, abierta a los enfoques de otras disciplinas que contribuyan a afinar sus propuestas de análisis e intervención en el espacio físico.

4. Los Estudios Urbanos y el énfasis en la cultura

De alguna forma, tanto las investigaciones y publicaciones generadas por Lynch como los experimentos e innovaciones académicas del MIT en la materia, coincidieron con un periodo histórico en el que la ciudad norteamericana afianzó su primacía respecto al sector rural, una suerte de revolución paulatina y silenciosa iniciada prácticamente desde finales de la Guerra Civil (1865) pero impulsada frenéticamente por las guerras mundiales e ideológicas del siglo XX. En menos de cien años (1870-1960),

2. Lo que Armando Silva llamó treinta años después “el punto de vista ciudadano”, la base para la constitución de una “cartografía simbólica” que da cuenta de una “ciudad imaginada” de carácter colectivo (Silva:1992).

los Estados Unidos de América pasaron de una sociedad rural a una eminentemente urbana e industrial.³ La ciudad, su crecimiento físico y demográfico, su organización política y social, su gobierno y administración local demandaban la atención urgente de expertos de diversas disciplinas (arquitectos, planeadores, sociólogos, psicólogos sociales, antropólogos) y políticos de los tres niveles administrativos (local, estatal, federal).

Pero también podría ensayarse otra explicación complementaria: los tiempos de La imagen de la ciudad coinciden plenamente (ahora sí) con un cambio de paradigmas, pues los años 60 fueron el escenario político y cultural que enmarcaron una auténtica transformación en las formas de entender y pensar tanto a las ciencias sociales como a las disciplinas del diseño (arquitectura, planeación urbana, urbanismo). Las primeras, constreñidas en los moldes positivistas que les dieron sentido (economía política, sociología, administración, ciencia política...), planteaban teorías generales y leyes históricas o sistémicas de las cuales deducían estrategias con las que pretendían aproximarse a los problemas reales, en tanto que las segundas confiaban ciegamente en los programas arquitectónicos y urbanos inspirados en los grandes maestros del modernismo (Le Corbusier, Mies y la Bauhaus de Gropius a la cabeza). Tales disci-

3. Una situación que se hará extensiva a todo el hemisferio occidental, aunque en los Estados Unidos cobró tintes históricos. Veamos por qué: en 1870 sólo uno de cada cuatro norteamericanos vivía en una ciudad (el 25% de una población general calculada en 38.5 millones); 30 años después, es decir en 1900, eran casi cuatro de diez (el 39.6% de una población total de 76.2 millones); en 1930 el 56.1% (de un total de 123.2 millones); y en 1960, año en que aparece The Image of the City, siete de cada diez norteamericanos vivían en centros urbanos (el 69.9% de 179.3 millones). Hoy (2010) ese porcentaje se calcula en el 84% (cf. Página del Censo de Población 2000 de los Estados Unidos de América).

plinas (o más bien actitudes) podría agruparlas en algo que aquí llamaré el paradigma de la objetividad, o del *erklären* (de la “explicación”) para referir un texto clásico sobre esta cuestión (Von Wright, 1971: 19-20; cf. 2001: 97 – 113).

En sus discursos no había espacio para las excepciones, para las singularidades ni para los “hombres de la calle”.

Ahora bien, estas excepciones y esos “hombres de la calle” resultaban ser cada vez más molestos para las teorías generales y para los programas arquitectónicos o de planificación urbana de la época. Con discreción, ciertos analistas sociales indagaron en ellos y descubrieron o detectaron las anomalías de las teorías y de los programas generales. Entre otras cosas descubrieron que los usuarios de la ciudad no podían ser resumidos a una o dos clases sociales (o burgueses, o proletarios o clase media), ni eran sólo números estadísticos ni medidas aritméticas que calculaban con exactitud milimétrica los espacios vitales en los que viven e interactúan. Al final de cuentas, el módulo de Le Corbusier resultó ser una montaña de números fríos, una representación racionalista del urbanita universal que nada decía de las costumbres, hábitos, rutinas, preferencias o aspiraciones de los usuarios “de carne y hueso” que pretendía resumir.

Estas investigaciones, que mostraban las limitaciones más insalvables del paradigma de la objetividad, se irían sucediendo desde diversas perspectivas analíticas (ya de la psicología social, ya de la sociología, ya de la antropología o del propio marxismo, e incluso del urbanismo y de la arquitectura) hasta conformar una verdadera bola de nieve,⁴ que a la postre terminaría

sacudiéndolo y sustituyéndolo (paulatinamente) por otro que llamaré aquí el paradigma de la subjetividad, o del *verstehen* (de la “comprensión”) en consonancia con la expresión anterior

y Richard Hoggart. El primero publicó en 1958 el libro *Culture and Society*, que motivó nuevas formas de entender la cultura en la sociedad moderna (de la época); en tanto que el segundo fundó en 1964, con Stuart Hall, el Birmingham Center for Contemporary Cultural Studies (Universidad de Birmingham, Reino Unido), el epicentro sin duda del cultural turn, los Estudios Culturales y las discusiones e investigaciones en torno a las representaciones e identidades culturales en lo que gradualmente empezó a llamarse sociedad postmoderna. Asimismo, las investigaciones precursoras sobre vida cotidiana emprendidas por el sociólogo Henri Lefebvre entre 1962 y 1967, así como los estudios sobre representaciones sociales del psicólogo social Serge Moscovici (a partir de 1961) debieron haber influido en esta génesis del paradigma de la subjetividad. Lo mismo podría decirse de la aparición de textos claves que ensancharon la idea que se tenía de la investigación, como *The Structure of Scientific Revolutions* en 1962 del filósofo e historiador de la ciencia Thomas Kuhn y *Understanding Media* en 1964 del sociólogo de los nuevos medios Marshall McLuhan. De la misma manera, suele citarse en esta genealogía la conferencia *Structure, Sign and Play in the Discourse of the Human Sciences* que Jacques Derrida pronunció en la Johns Hopkins University (Baltimore, EEUU) en 1966, la publicación en 1969 del texto seminal del post-estructuralismo francés *L'Archéologie du savoir* de Michel Foucault y, finalmente, la publicación en 1972 de *Learning from Las Vegas* de Robert Venturi y Denis Scott que, como sabemos, marcaron el origen de la arquitectura post-moderna. En fin, en otro trabajo he escrito sobre la importancia que tuvo el giro lingüístico en nuestra especialidad, y cómo introdujo nuevos temas de investigación relacionados con el lenguaje (2007: 15-38). Respecto a la metáfora bola de nieve que justifica este largo pie de página, no me equivoco si afirmo que terminó impactándose literalmente sobre uno de los baluartes más representativos del movimiento moderno norteamericano: el complejo habitacional Pruitt Igoe, un conjunto de 33 edificios de 11 niveles que sumaban un total de 2,870 departamentos (uno de los más grandes de la época), construidos en una superficie de 23 hectáreas entre 1951 y 1955 y a un costo superlativo de 36 millones de dólares en la ciudad de Saint Louis (Missouri). Diseñado conforme a los principios de planificación urbana de Le Corbusier y del CIAM (se le consideró un parte aguas en el campo de la renovación urbana), fue demolido en 1972-1976 por inoperante y socialmente peligroso para sus propios habitantes y vecinos. (cf. <http://www.soc.iastate.edu/sapp/PruittIgoe.html>)

4. Esta bola de nieve bien pudo haber empezado con las investigaciones pioneras de los ingleses Raymond Williams

(ibíd.) En términos generales las palabras clave que el nuevo paradigma introdujo en la agenda de la investigación social fueron cultura y lenguaje, dos categorías que el paradigma anterior relegaba a temas secundarios, propios de una superestructura o “esfera de consumo” supeditadas por factores de poder o de la base económica.

Hoy en día, en el campo de las ciencias sociales y humanidades, a este cambio de paradigmas se le conoce como viraje cultural o giro lingüístico (Stuart Hall, 1997: 1 – 11; Soage, 2006: 46). Pues bien, *The Image of the City* puede considerarse como un texto pionero que expresó con gran elocuencia ese debate de paradigmas que he resumido líneas arriba. Es decir, entre observar la vida humana en la ciudad con objetividad panóptica, desde el antiguo restridor y a través del autocad, o in situ, inmerso en ella y confrontando la opinión de sus usuarios, ya por encuestas o entrevistas personales, ya observando el fenómeno urbano desde adentro, en su plena subjetividad mediante sus representaciones culturales, o a través de los mapas mentales de la gente, de las representaciones (y apropiaciones) de la memoria colectiva, o bien mediante una concienzuda etnografía del lugar. De alguna manera esta indagación no enfoca sólo a la ciudad física (City Planning), sino también a la ciudad cultural, es decir, la interpretada (representada) por sus usuarios (Estudios Urbanos). Me parece que desde entonces nuestra disciplina mantiene un pie en los análisis cuantitativos de la ciudad (arquitectura, planeación, urbanismo, demografía) y otro en los análisis cualitativos de la acción social en el contexto urbano (estudios culturales, historia, sociología, antropología, psicología social).

5. Los Estudios Urbanos en la actualidad

Salvo en la División CyAD (y a veces en nuestro propio Departamento), ya nadie discute la naturaleza necesariamente multidisciplinaria de nuestra especialidad. Tampoco se discute su pertinencia en las áreas del diseño ni su utilidad en el arriesgado campo de las intervenciones urbanas (sean a escala macro o micro). De hecho, resulta relativamente fácil constatar cómo en la actualidad los Estudios Urbanos están pasando por un auténtico boom apuntalado por numerosos programas de investigación, generalmente universitarios y prácticamente en cualquier parte del mundo. Son, pues, una disciplina consolidada que asegura su pertinencia en la medida en que las ciudades del mundo sigan creciendo, o generen nuevas interrogantes sobre la forma en la que hacen posible o no la vida en ellas.

Para constatarlo basta con guglear en español y en inglés los términos “estudios urbanos” y “urban studies”. Esto fue lo que encontré:

1. Número de links que aparecen asociados al término “Estudios Urbanos”: cerca de 957,000 resultados
2. Número de links que aparecen asociados al término “urban studies”: cerca de 36,600,000 resultados

Mientras que en español las referencias alcanzan casi el millón, en inglés se disparan a más de 30 millones, entre las que destacan instituciones universitarias de gran prestigio que cuentan con programas de licenciatura y posgrado en la materia, y en los que en un altísimo porcentaje enfatizan el carácter multidisciplinario de sus

enfoques y aproximaciones.⁵ En el caso de las referencias en español debo hacer notar que en febrero de 2013 registré 783,000 links en comparación con los 957,000 que obtuve en septiembre de este año (2014), lo que significa

5. Por ejemplo (todas las cursivas son de mi autoría), la University of Glasgow : "Our expertise spans social, economic and physical change in cities, and we use multi-level approaches to understand the relationships between: housing, labour markets, systems of governance, health, crime, education, real estate, planning and the environment"; Stanford University : "The Urban Studies Program teaches students to analyze the city, urban life, and urbanization through a variety of disciplinary lenses. Students learn where cities come from, how they grow, thrive, and decline, how they are organized, and how to construct meaningful, inclusive, secure, and sustainable places"; University of Pittsburgh : "The Urban Studies major is: Interdisciplinary, encouraging students to learn about cities as historical, social, cultural, economic, and political phenomena. Many Urban Studies majors are double majors in political science or sociology; Applied, as students take what they learn in the classroom and apply it to the real world beyond. All students participate in internships that reflect their interests and abilities; Career-oriented, as students attempt to find a role for themselves in shaping the future of the urban environment"; Brown University : "The Urban Studies Program teaches students to analyze the city, urban life, and urbanization through a variety of disciplinary lenses. Students learn where cities come from, how they grow, thrive, and decline, how they are organized, and how to construct meaningful, inclusive, secure, and sustainable places. The curriculum examines how urban problems arise, how they have been previously addressed, and how to plan cities of the future"; Simon Fraser University : "Located in the heart of downtown Vancouver, SFU's program in Urban Studies offers students a broad-based, interdisciplinary graduate education preparing them to understand and address the diverse and interconnected opportunities and challenges facing cities today"; University of Toronto : "Urban planners, engineers, economists, geographers, architects and environmental scientists (to name a few) all study the city from their specific theoretical and philosophical perspectives. The Urban Studies Program at Innis College is based on a recognition of this multidisciplinary, and it aims to provide students with a multitude of lenses through which to observe, interpret and understand urban life"; Barnard College (Columbia University) : "What is Urban Studies? We study the complex problems, institutions, and achievements of city life. By integrating concepts and methodologies from numerous academic disciplines, our majors develop a deep and nuanced understanding of modern cities and the important political, economic, historical, and cultural forces that shape urban areas".

174,000 nuevas referencias en un periodo tan corto como año y medio.⁶ Debo señalar también que en unas y otras aparecen numerosas publicaciones académicas que dan cuenta de la rica tradición que se ha formado alrededor de esta "nueva" disciplina.⁷

Ahora bien, paralelo al boom cuantitativo del que goza nuestra disciplina tenemos la convergencia dialógica que ha establecido con ciertas disciplinas propias del giro lingüístico, especialmente con Estudios Culturales, Estudios de Género y Estudios Ambientales. Estas perspectivas han aportado importantes enfoques, conceptos y estudios de caso que han enriquecido conside-

6. Véanse por ejemplo los sitios del Centro de la Vivienda y Estudios Urbanos A.C., CENVI ; del Centro de Estudios Urbanos de la Universidad de Guadalajara ; de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile ; del Máster Erasmus Mundus en Estudios Urbanos en Regiones Mediterráneas de la Universidad de Sevilla ; del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia ; del Centro de Estudios Urbanos y Regionales de la Universidad de San Carlos de Guatemala ; del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Universidad de Buenos Aires ; del Centro de Estudios Urbanos y Ambientales de la Universidad EAFIT (antes llamada Escuela de Administración, Finanzas e Instituto Tecnológico) de Medellín, Colombia; del Centro de Estudios Urbano Regionales de la Universidad del Bío Bío ; del Doctorado en Estudios Urbanos de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez y, en fin, un largo y apabullante etc.

7. Destacan aquí ciertas revistas que podríamos considerar decanas o pioneras en la materia, como Urban Studies que publica la casa editorial SAGE desde 1964, y EURE, o Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (antes Cuadernos de Desarrollo Urbano Regional) que publica la Pontificia Universidad Católica de Chile desde 1970, en contraste con publicaciones más recientes o bisoñas como Quivera-Revista de Estudios Urbanos, Regionales, Territoriales, Ambientales y Sociales que promueve la Universidad Autónoma del Estado de México desde 2005, CARDUS Revista de Estudios Urbanos fundada en 2010 por iniciativa privada y URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales que promueve la Universidad de Almería desde 2011.

rablemente el arsenal teórico-metodológico que la anima. Temas como el multiculturalismo, las identidades, nuevas ciudadanías (o ciudadanías del margen), crítica cultural del espacio construido (geografía crítica), prácticas significativas y representaciones culturales están apareciendo con más frecuencia en las tesis de maestría y doctorado de nuestros estudiantes de posgrado. Autores que antes sólo se conocían en áreas especializadas de la sociología urbana o política, o de la antropología cultural, son objeto de discusión en algunos de nuestros seminarios.

En tanto que nuestra disciplina exige el registro y análisis de la interacción social en un espacio construido cargado de cultura, ha sido necesario actualizarnos en los temas propios de la teoría crítica de la cultura (cf. nota 4 y Philip Smith, 2001): desde Vigilar y Castigar de Michel Foucault (1975) hasta Representation: Cultural Representations and Signifying Practices o Critical Dialogues in Cultural Studies (1996, 1997) de Stuart Hall, pasando por antologías ad-hoc que tratan precisamente el tema de los nuevos enfoques en el estudio de las interacciones sociales en la sociedad contemporánea, como What is Cultural Studies? (1996), From Sociology to Cultural Studies (1997), The Subcultures Reader (1997), Theorizing the City. The New Urban Anthropology Reader (1999) y Deconstruction. A Reader (2001). De igual manera, si nuestros análisis enfocan la construcción de identidades en comunidades en riesgo (o vulnerables, como niños, mujeres, discapacitados y gays), la revisión del texto seminal The Politics of Recognition de Charles Taylor (1994) resulta fundamental. Taylor además puede servir de puente para ahondar en los teóricos del multiculturalismo anglosajón (Cynthia Willett, 1998; Nathan Glazer, 1997; Carl E. James, 1999), o en

los de lengua castellana (Francisco Colom González, 2001; García Canclini, 2001). Y también con trabajos vinculados a los temas de identidades ciudadanas (Isin y Wood, 1999), identidad y diferencia (Woodward, 1997; F. Colom González, 1998) e identidades emergentes (Shorris, 1992; Dávila, 2001; Montes y Dávila, 2001).

Si el tema es una revisión crítica del espacio, sea como soporte de identidades, de prácticas sociales o especulación financiera, entonces pensamos en David Harvey (2001) o en las antologías temáticas Places and The Politics of Identity, Geographies of Resistance (Michael Keith y Steve Pile, 1993; 1997 respectivamente), Spaces of Culture (Mike Featherstone y Scott Lash, 1999), Spaces of Identity (David Morley y Kevin Robins, 1995) y Thinking Space (Mike Crang y Nigel Thrift, 2000). Si se trata de una visión crítica del tiempo contemporáneo, sea en términos de una modernidad agotada o de la irrupción de una posmodernidad aún difícil de caracterizar, entonces acudimos a Featherstone (1995) de nuevo o a las antologías Alternative Modernities (Parameshwar Gaonkar, 2001) y The Postmodernism Debate in Latin America (John Beverly et al., 1995).

Como es de esperarse, no todos los autores arriba mencionados son de uso común en las investigaciones que se realizan en el área de Estudios Urbanos. Ni siquiera el enfoque cultural es por todos compartidos. Es posible que esta falta de consenso se explique por la heterogeneidad en los perfiles académicos de sus integrantes (en el que predominan arquitectos). Pero explica también la confusión que existe respecto a qué disciplinas de las ciencias sociales son compatibles con nuestra disciplina, sobre todo en un medio donde imperan los análisis propios de la sociología urbana y de la cultura política.

También es cierta la confusión que existe en torno a qué temas de investigación son propios de los Estudios Urbanos y cuáles de las ciencias urbanas o de la planificación. Estas confusiones han hecho que algunos temas viejos de la sociología urbana norteamericana, como la teoría y crítica de centralidad o la segregación urbanas, sigan siendo todavía materia de estudio en nuestra especialidad. O bien temas “duros” del urbanismo y la planeación urbana, como programas de renovación barrial o proyectos de sustentabilidad en pueblos rurales considerados “mágicos”. En fin, en lo que sigue ofreceré una perspectiva eminentemente personal que pretende, precisamente, fijar una posición frente a estas inquietudes.

6. Los Estudios Urbanos en la UAM-Azcapotzalco: una segunda definición, algunos retos y posibilidades

Hasta aquí el presente ensayo ha versado sobre cómo los Estudios Urbanos irrumpieron como una especialidad auxiliar en el campo del diseño de ciudades (arquitectura y urbanismo), y de cómo se transformó en una especialidad por sí misma que, entre otras preocupaciones, atiende a las reacciones del público frente a las intervenciones del diseño. Como he dicho antes, su carácter multidisciplinario le viene de origen, tanto como su vinculación con los diseños. Es, de hecho, un área del diseño (al menos así pretende ser concebida en el posgrado de la especialidad que promueve la División CyAD).

Pues bien, como podemos constatar, nuestra área de investigación en Estudios Urbanos, adscrita al Dpto. de Evaluación del Diseño en el Tiempo, ha cumplido con todos los procedimientos que hicieron posible la constitución

del legendario Departamento de Estudios Urbanos y Planeación del MIT. Empezó con un grupo de inquietos profesores que argumentaban sobre la imposibilidad de analizar la ciudad desde una sola disciplina de estudio,⁸ que posteriormente constituyeron un grupo de investigación multidisciplinario abierto a temas que escapaban de la mirada del arquitecto o del urbanista tradicionales. Finalmente derivó en un área especializada de investigación que promueve la docencia y la investigación de posgrado en la materia, enfocándose en tres rubros que en su momento se consideraron importantes: espacio, historia y cultura urbana.

En cierta medida estas tres variables de análisis configuraron durante años un modelo propio de Estudios Urbanos exitoso, donde los impactos del medio construido en la acción social fue un tema privilegiado, ya como análisis de coyuntura (o estudios de caso), ya como análisis de historia del lugar. De lo más interesante era, en todo caso, la relación que se establecía entre el espacio físico y la interacción social que soportaba (o propiciaba), misma que además la dotaba de sentido. A partir de estas premisas el área desarrolló un proyecto de investigación sobre la construcción, asignación y emergencia de las identidades urbanas que publicó como libro colectivo en 2005 (Sergio

8. En el primer Anuario de Estudios Urbanos (después Anuario de Espacios Urbanos) que publicaron en 1994, decían: “Los que diseñamos el Anuario concebimos a la ciudad como una entidad compleja que difícilmente puede ser abarcada por una sola disciplina. Baste mencionar que la Enciclopedia Encarta 94 cuenta con 605 referencias al concepto de urbanismo: desde gobierno municipal, educación y planeación urbana, hasta industria, movimientos sociales, policía y comercio, historia, música, contaminación, transporte público y agricultura. El estudio de lo urbano requiere la colaboración y participación de varios especialistas que en diferentes instancias y niveles, puedan arrojar luz en los aspectos económico, político y social concebido como ciudad” (1994: 1-2).

Tamayo y Kathrin Wildner), siendo esta, sin duda, una de sus principales contribuciones en la materia.

Así las cosas. A veinte años de habernos conformado en un área de investigación en el tema de los Estudios Urbanos, me surge una pregunta del sentido común: ¿qué es lo que distingue a “nuestros” Estudios Urbanos de otras experiencias similares?, más allá de si pertenecen o no a instituciones reconocidas o pioneras (como el MIT, Harvard, etc.), y más allá del contexto urbano en el que sus especialistas interactúan o están inmersos. Me parece que la mejor manera de responder a esta pregunta es proponiendo otra definición de nuestra especialidad, que complemente la enunciada al principio de este trabajo y que recoja la experiencia acumulada desde su fundación como área de investigación (1994). A saber:

Los Estudios Urbanos es un área del diseño en la que convergen diversas disciplinas enfocadas al estudio e investigación de los problemas urbanos característicos de la ciudad moderna, vinculados a la cuestión del espacio urbano en tanto soporte de la interacción social y en tanto soporte de la memoria del lugar, y para cuyo fin promueve diferentes perspectivas de análisis y aproximaciones metodológicas que, a su vez, permiten desentrañar y comprender los impactos de carácter cuantitativo y cualitativo a los que los usuarios de la ciudad se ven expuestos en su relación e interacción con el espacio construido, sea por el entramado mismo de la estructura urbana, por acciones propias del diseño o por las acciones e interacciones sociales significativas que se establecen con el lugar.

Ahora bien, esta definición requiere de varias precisiones. La primera tiene que ver con “el estudio e investigación de los problemas urbanos

característicos de la ciudad moderna”. Como este término es tan amplio, merece ser acotado: la ciudad, o el entorno urbano que abordan los Estudios Urbanos es la ciudad moderna, es decir, aquella que nace del movimiento moderno y que en su época (años 20, 30, 40 del siglo pasado) se presentó como la ciudad del futuro, en tanto suponía ser el resultado de un ejercicio racional de los diseños (arquitectura, planificación, urbanismo). Los análisis de Estudios Urbanos contrastan esa ciudad proyectada por los programas oficiales, es decir, la de los cursos oficiales, la de los planes de desarrollo e infraestructura, la del mercado inmobiliario y la de los programas arquitectónicos, con la ciudad real que viven cotidianamente las masas anónimas de sus habitantes. Da preferencia a los usuarios de la urdimbre urbana que lidian con los problemas de transporte, habitabilidad, contaminación y búsqueda de trabajo día a día. Es, en ese sentido, una disciplina crítica que pretende evidenciar las anomalías o contradicciones producidas por los procesos de modernización en la calidad de vida de sus habitantes.

La expresión “promueve diferentes perspectivas de análisis y aproximaciones metodológicas que, a su vez, permiten desentrañar y comprender los impactos de carácter cuantitativo y cualitativo a los que los usuarios de la ciudad se ven expuestos en su relación e interacción con el espacio construido” implica, primero, que los Estudios Urbanos no son una disciplina homogénea que deduce estrategias de investigación en función de su propio cuerpo de teorías y metodologías. Por el contrario, implica entonces que Estudios Urbanos es una multidisciplina que genera aproximaciones teóricas y metodológicas para dar cuenta de la complejidad cuantitativa (propias del medio

construido) y cualitativa (propias de la interacción social) de la ciudad “realmente existente”.

A la dimensión física (cuantitativa) de la ciudad, los Estudios Urbanos incorporan la dimensión cultural (cualitativa), es decir, la ciudad representada, imaginada, recordada y vivida por sus múltiples usuarios a quienes considera actores. Tal cuestión sólo es aprehensible desde la multi, inter y trans-disciplina. Lo anterior implica que un centro de investigación en la materia debe contar, además de arquitectos y planeadores, necesariamente con científicos sociales altamente calificados (antropólogos, sociólogos, psicólogos experimentales o sociales, trabajadores sociales, demógrafos, historiadores...). Durante mucho tiempo, nuestro programa de posgrado fue (y sigue siendo) muy apreciado por estudiantes de diversas carreras de las ciencias sociales y del diseño gracias al carácter interdisciplinario de nuestros profesores investigadores, que supieron combinar perspectivas de la antropología, la sociología y la historia con las de arquitectura, urbanismo y planeación urbana.

En segundo lugar, la expresión citada implica también que, lejos de poner la atención en el medio construido, los Estudios Urbanos hacen del usuario su punto de partida y de llegada. Como podemos ver, en nuestros análisis no podemos obviar el tema del usuario. Por la naturaleza propia de nuestra (multi)disciplina, nos interesa estudiar la relación usuario-medio construido y determinar los impactos, las acciones e interacciones que se puedan dar entre uno y otro (del peatón de la calle a la asociación de vecinos, etc.; y de la calle al edificio, fraccionamiento, suburbio, etc.). Además, el tema de usuario también está relacionado con el hecho de que nuestra área de investigación está adscrita a una escuela de diseño. Como nuestros

colegas de Estudios Urbanos del MIT, esto nos obliga a estar atentos a las intervenciones del diseño en el medio urbano. Concretamente a los impactos o consecuencias que implica para el medio ambiente, sea natural o construido. Así, como podemos colegir, este interés por enfocarse en las consecuencias o impactos de los diseños en el medio ambiente no es gratuito. Viene, de hecho, de la filosofía que guía la enseñanza del diseño en nuestra universidad.

Como sabemos, en nuestra división de estudios se ha dicho hasta el cansancio que esa filosofía está centrada en el usuario, que es el punto de atención, partida y llegada de nuestros objetos de diseño. Si nuestros Estudios Urbanos quieren ser coherentes con este principio, entonces tenemos que promover investigaciones orientadas a evaluar, analizar o simplemente describir (estudios de caso) las consecuencias de los diseños en las diferentes modalidades del espacio construido (sea en el espacio público, sea en el habitacional, sea en el lúdico, etc.).

El punto anterior es importante pues ese desentrañar del por qué un grupo de actores reacciona ante un objeto o espacio urbano-arquitectónico de cierta manera, nos permite diseñar nuestras propias metodologías de investigación. Me parece que este ejercicio de construcción metodológica es uno de los puntos que nos distinguen de otros centros de investigación. Nuestro modelo establece por lo menos dos formas de aproximación al objeto de estudio: una centrada en cuestiones cuantitativas (v. gr. impactos tangibles en el paisaje visual o en la vida cotidiana por intervenciones del diseño, vía obras viales, conjuntos habitacionales, equipamiento urbano, etc.); y otra centrada en cuestiones cualitativas (v. gr. registros de los impactos en

la representaciones sociales y/o culturales, en la memoria colectiva o histórica, en el imaginario de una comunidad). No separamos la parte cuantitativa de la cualitativa. Asumimos que nos interesa la ciudad del peatón, pero también el peatón en la ciudad: cómo una ubica y determina la vida del otro y cómo el otro asume y resuelve su vida en ella.

Finalmente, la última parte de la definición propuesta plantea por lo menos tres estrategias para acercarse al estudio y análisis de los impactos del medio urbano en los usuarios: sea que estudiemos impactos que pueden venir de una estructura urbana determinada (la circunstancia espacial), de una intervención del diseño (la acción) o de una interacción social significativa (la manifestación). Con ello quiero decir que también buscamos los impactos del medio en la proximidad de los usuarios, es decir, en el lugar donde desarrollan la vida cotidiana, de cómo está presente en su mundo de vida, en sus percepciones y recuerdos, en sus itinerarios e imaginarios (volvemos al tema de las metodologías cualitativas). El reconocimiento de la trama cultural que reviste la acción social en función o en relación al medio ambiente.

Bajando lo anterior a nivel de nuestro programa educativo, en el ámbito de la preparación profesional nuestros egresados podrán proporcionar asesoramiento en dos frentes: a) en el cualitativo, desde la perspectiva del usuario; b) en el cuantitativo, para evaluar los impactos que los ambientes construidos tienen en los usuarios. Asimismo, en el ámbito de la investigación nuestros egresados estarán familiarizados con el uso de metodologías cualitativas para el estudio y análisis del espacio simbólico o cultural (el espacio de la memoria, de identidad, histórico, conmemorativo, cotidiano, imaginado). Lo anterior los capacita para generar pro-

yectos de investigación sobre la percepción del espacio desde diversas perspectivas, así como sistemas de evaluación de conjuntos habitacionales públicos y privados conforme a criterios cualitativos como calidad de vida, vida cotidiana e imagen del lugar, etc. Todos temas cruciales de la ciudad moderna que exigen un trabajo multidisciplinario a profundidad.

Finalmente, respecto a los retos a mediano y largo plazo de nuestros Estudios Urbanos, debo aquí retomar un análisis que Emilio Duhau (2000:13-35) publicó hace ya una generación, sobre el estado del arte que caracterizaba la investigación en el tema de los Estudios Urbanos al fin del siglo pasado. En ese texto Duhau decía que el principal problema que tienen los Estudios Urbanos en el área latinoamericana es que no han podido generar un cuerpo teórico referencial que les permita generar estudios comparativos representativos. Otra es que nadie lee a nadie, de tal manera que hay una abundancia de textos, normalmente de estudios de caso, que nadie se ha propuesto sistematizar o discutir para obtener ciertas constantes de investigación, ciertos temas representativos o críticos. En fin, reseño estos puntos del trabajo de Duhau porque creo que se pueden aplicar al estado del arte que guardan nuestros Estudios Urbanos. Quizá no podamos desarrollar una teoría de los Estudios Urbanos (puesto que son la convergencia de varias disciplinas) pero sí veo indispensable compartir un vocabulario conceptual mínimo que nos permita alcanzar por lo menos tres cosas:

- a) Definir los problemas con claridad y precisión (trátase de una evaluación de impactos, de una intervención en el espacio público o del registro de una acción social en el espacio construido, etc.).

- b) Diseñar o seleccionar las metodologías apropiadas para cada caso de estudio.
c) Lograr resultados.

Sin ese vocabulario crítico compartido será muy difícil socializar los resultados de nuestras investigaciones como grupo o centro de investigación. Sirvan estas notas de carácter evidentemente preliminar con las que pretendo motivar una discusión profunda que nos embarque hacia esa dirección.

Copilco el Bajo, D.F., 17 de septiembre de 2014 / 28 de agosto de 2015.

Bibliografía

- Duahu, Emilio (2000). "Estudios Urbanos: problemas y perspectivas en los años 90"; en: Revista Sociológica, año 15, número 42, enero-abril de 2000, pp 13-3
- Hall, Stuart (2000). "Introduction", en: Representation. Cultural Representations and Signifying Practices; London, Open University-Sage, pp 1-11
- Lynch, Kevin (1960). The Image of the City (27ª ed.); Cambridge, MIT, 194 pp
- Morales Moreno, Jorge (2001). "Elementos hipertextuales para una teoría de los diseños", en: Un año de diseñarte-Anuario mm1; México, UAM-Azc / CyAD-Dpto. de Evaluación del Diseño en el Tiempo, núm. 3, año 2001, pp 97-113
- _____, (2003). "Una genealogía de metodologías cualitativas para el estudio de la percepción del espacio urbano: planos mentales, observación participativa, análisis experimentales, croquis y vitrinas", en: Anuario de Espacios Urbanos. Historia, cultura, diseño; México, UAM-Azc / CyAD-Dpto. de Evaluación del Diseño en el Tiempo, pp 15-28
- _____, (2004). "Presentación", en: Anuario de Espacios Urbanos. Historia, cultura, diseño; México, UAM-Azc / CyAD-Dpto. de Evaluación del Diseño en el Tiempo, pp 7-10
- Morales Moreno, Jorge y Victoria, Gabriela A. (2007). "Espacio urbano, memoria colectiva y vida cotidiana: algunas consideraciones teóricas y metodológicas a partir del giro lingüístico. Una perspectiva desde los Estudios Urbanos", en: Anuario de Espacios Urbanos. Historia, cultura, diseño; México, UAM-Azc / CyAD-Dpto. de Evaluación del Diseño en el Tiempo, pp 15 – 38

- Ortiz, Jorge y Tamayo, Sergio (1994). "Presencia", en: Anuario de Estudios Urbanos (después Anuario de Espacios Urbanos); México, UAM-Azc / CyAD-Dpto. de Evaluación del Diseño en el Tiempo, pp 1-2
- Silva, Armando (1992). Imaginarios urbanos. Bogotá y São Paulo: cultura y comunicación urbana en América Latina (2ª ed); Santa Fé de Bogotá (Colombia), Tercer Mundo Edit., 293 pp
- Soage, Ana (2006). "La teoría del discurso de la Escuela de Essex en su contexto histórico", en CÍRCULO de Lingüística Aplicada a la comunicación (Clac); España, Universidad Complutense de Madrid, núm. 25, pp 45-61 (en: www.ucm.es/info/circulo/no25/soage.pdf)
- Tamayo, Sergio y Wildner, Kathrin, coord. (2005). Identidades urbanas, México, UAM / Cultura Universitaria 85, 381 pp
- Von Wright, Georg (1971). Explicación y comprensión; España, Alianza Editorial, 198 pp

Sobre Estudios Urbanos (teoría crítica de la cultura)

- Beberly, J., Oviedo, J., & Aronna, M. (Eds.). (1995). The postmodernism debate in Latin America. Durham: Duke University Press.
- Colom González, F. (Ed.). (2001). El espejo, el mosaico y el crisol. Modelos políticos para el multiculturalismo. Barcelona: Anthropos/ UAM Iztapalapa.
- Colom González, F. (1998). Razones de identidad: pluralismo cultural e integración política. Barcelona, España: Anthropos.
- Crang, M., & Thrift, N. (Eds.). (2000). Thinking Space. London: Routledge.

- Dávila, A. (2001). Latinos Inc. The Marketing and Making of a People. Berkeley: University of California Press.
- Featherstone, M. (2001). Undoing Culture. Globalization, Posmodernismo and identity. London: Sage.
- Featherstone, M., & Lash, S. (Eds.). (1991). Spaces of Culture. City, Nation, World. London: Sage.
- Foucault, M. (1975). Vigilar y Castigar. Nacimiento de la prisión. Argentina: Siglo XXI.
- Glazer, N. (1997). We are all Multiculturalist Now. Cambridge: Harvard university Press.
- García Canclini, N. (2001). Culturas híbridas: estrategias para entrar y salir de la modernidad. Barcelona: Paidós Ibérica.
- Gelder, K., & Thornton, S. (Eds.). (1997). the subcultures reader. London: Routledge.
- Hall, S. (Ed.). (1999/2000). Representation: Cultural Representations and Signifying Practices. London: Sage/Open University.
- Harvey, D. (2001). Spaces of Capital. Towards a Critical Geography. New York: Routledge.
- Isin, E. F., & Wood, P. K. (1999). Citizenship & Identity. London: Sage.
- James, C. E. (1999). Seeing Ourselves. Exploring Race, Ethnicity and Culture (2da edición ed.). Toronto: Thomson Educational Publishing.
- Keith, M., & Pile, S. (Eds.). (1997). Geographies of Resistance. London: Routledge.
- Keith, M., & Pile, S. (Eds.). (1993). Place and the Politics of Identity. London: Routledge.
- Laó-Montes, A., & Dávila, A. (Eds.). (2001). Mambo Montage. The Latinization of New York. New York: Columbia University Press.
- Long, E. (Ed.). (1997). From Sociology to Cultural Studies. New perspectives. Oxford: blackwell publishers.
- Low, S. M. (Ed.). (1999). Theorizing the City. The New Urban Anthropology Reader. USA: Rutgers University Press.

- McQuillan, M. (Ed.). (2000). *Deconstrucción. A reader*. New York: Routledge.
- Morley, D., & Chen, K.-H. (Edits.). (1996). *Stuart hall. Critical Dialogues in Cultural Studies*. London: Routledge.
- Morley, D., & Robins, K. (Edits.). (1995). *Spaces of Identity. Global Media, Electronic Lands - capes and Cultural Boundaries*. London: Routledge.
- Parameshhwar Gaonkar, D. (Ed.). (2001). *Alter - native Modernities*. Durham: Duke Univer - sity Press.
- Shorris, E. (1992). *Latinos. A Biography of the People*. New York: Norton.
- Smith, P. (2001). *Cultural Theory. An Introduc - tion*. USA: Blackwell Publishers.
- Storey, J. (Ed.). (1996). *What is Cultural Studies? A reader*. London: Arnold.
- Taylor, C. (1994). *The Politics of Recognition*. En A. Gutman (Ed.), *Multiculturalism. Exa - mining The Politics of Recognition* (pág. 175). Princetown: Princetown University Press.
- Willett, C. (Ed.). (1998). *Theorizing Multicultura - lism. A Guide to the Current Debate*. Oxford: Blackwell Publishers.
- Woodward, K. (Ed.). (1997). *Identity and Diffe - rence*. London: Sage/Open University.
- Referencias Electrónicas (Última consulta: 17 de septiembre de 2014)
- <http://www.azc.uam.mx/cyad/posgrado/euportal.htm>
Página del Posgrado en Diseño, línea Estu - dios Urbanos, Universidad Autónoma Me - tropolitana – Azcapotzalco (CyAD)
- http://www.allcountries.org/uscensus/37_ur - ban_and_rural_population_and_by.html
Página del Censo de Población (2000) de los Estados Unidos de América (37. Urban and Rural Population, and by State)
- <http://www.smartplanet.com/blog/smart - takes/rural-us-population-lowest-in-his - tory-demographers-say/17982>
Página de SmartPlanet (Rural U.S. popula - tion lowest in history, demographers say, by Andrew Nus)
- <http://www.soc.iastate.edu/sapp/PruittIgoe.html>
Página del Joint Center for Housing Stu - dies, Harvard University (Why They Built the Pruitt-Igoe Project, by Alexander von Hoffman)
- <http://libraries.mit.edu/mithistory/research/schools-and-departments/school-of-archi - tecture-and-planning/departments-of-ur - ban-studies-and-planning/>
Página del Department of Urban Studies and Planning, MIT
- Sitios
- Centros o programas de investigación y docencia en Estudios Urbanos
- <http://dusp.mit.edu/departments/about>
Página del Department of Urban Studies & Planning (DUSP), School of Architecture & Planning, Massachusetts Institute of Tech - nology, Cambridge, MA, USA
- <http://www.gla.ac.uk/subjects/urbanstudies/>
Página de Urban Studies, Bute Gardens, University of Glasgow, Glasgow G12 8RS, Scotland, UK
- <http://www.stanford.edu/dept/URBS/>
Página del Program on Urban Studies, Stan - ford University, Stanford, California, USA
- <http://www.urbanstudies.pitt.edu/about/in - dex.php>
Página del Program on Urban Studies, Uni - versity of Pittsburgh, Pittsburgh, Pennsyl - vania, USA
- <http://www.brown.edu/academics/urban-stu - dies/>
Página del Program on Urban Studies, Brown University, Providence, Rhode Island, USA
- <http://www.urban.sfu.ca/>
Página de Urban Studies, Simon Fraser Uni - versity, Vancouver, British Columbia, Canada
- <http://www.utoronto.ca/innis/urban/>
Página de Urban Studies Program, Univer - sity of Toronto, Toronto, Ontario, Canadá
- <http://urban.barnard.edu/>
Página de Urban Studies Program, Barnard College, Columbia University, New York, USA
- <http://www.cenvi.org.mx/>
Página del CENVI: Centro de la Vivienda y Estudios Urbanos A.C.
- <http://www.cucsh.udg.mx/divdep/dees/index - ceu.php>
Página del Centro de Estudios Urbanos de la Universidad de Guadalajara
- <http://fadeu.uc.cl/>
Página de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile
- <http://master.us.es/eurmed/>
Página del Máster Erasmus Mundus en Estudios Urbanos en Regiones Mediterrá - neas de la Universidad de Sevilla
- <http://www.institutodeestudiosurbanos.info/>
Página del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia
- http://ceur.usac.edu.gt/pagina_n.htm
Página del Centro de Estudios Urbanos y Regionales de la Universidad de San Carlos de Guatemala
- <http://aeuiigg.sociales.uba.ar/>
Página del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Universidad de Buenos Aires
- <http://www.eafit.edu.co/centros/urbam/Pagi - nas/urbam.aspx>
Página del Centro de Estudios Urbanos y Ambientales de la Universidad EAFIT (an - tes llamada Escuela de Administración, Fi - nanzas e Instituto Tecnológico), Medellín, Colombia
- <http://www.ceur.ubiobio.cl/>
Página del Centro de Estudios Urbano Re - gionales de la Universidad del Bio Bio
- <http://www.uacj.mx/IADA/arquitectura/DEU/ - Paginas/DEU.aspx>
Página del Doctorado en Estudios Urbanos de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez
- <https://libraries.mit.edu/archives/research/co - llections/collections-mc/mc208.html>
Preliminary Inventory to the Papers of Ke - vin Lynch, MC.0208 / Institute Archives and Special Collections - MIT Libraries
- Revistas en Estudios Urbanos
- <http://usj.sagepub.com/>
Página de la revista Urban Studies, publi - cada por la casa editorial SAGE (1964-2013)
- <http://www.eure.cl/>
Página de la revista EURE, o Revista Latinoa - mericana de Estudios Urbanos y Regionales (antes Cuadernos de Desarrollo Urbano Re - gional), publicada por la Pontificia Universi - dad Católica de Chile (1970-2013)
- <http://www.uaemex.mx/webvirtual/wwwqui - vera/htdocs/Principal.htm>
Página de la revista Quivera - Revista de Estudios Urbanos, Regionales, Territoria -

Entre la ciudad popular
y la ciudad global:
la ambigüedad de las políticas
de desarrollo urbano
en la Ciudad de México
en 1997-2014

Guillermo Ejea Mendoza
Departamento de Economía
Universidad Autónoma Metropolitana / Azcapotzalco

Fecha de recepción:
18 de abril de 2015
Fecha de aceptación:
12 de julio de 2015



No aspiro a decir la verdad sino
a no decir mentiras
Atribuida a Monsi

Resumen

El artículo presenta un análisis de la planeación del desarrollo urbano de la Ciudad de México (el Distrito Federal) en los últimos cuatro períodos de gobierno local. Se muestran algunas inconsistencias internas y se argumenta que estas han sido un factor de permanencia de los problemas estructurales de la Ciudad. El trabajo pretende contribuir a una reflexión sobre el diseño y la eficacia de las políticas urbanas.

Palabras clave: políticas urbanas, planeación urbana, ciudad global, ciudad popular

Abstract

This paper presents an analysis of the urban development planning Mexico City (DF) in the last four local governments. It shows its internal inconsistencies and argues that these have been a factor in the persistence of structural problems in the City. This paper aims to contribute to a reflection on the design and effectiveness of urban policies.

Keywords: urban policies, urban planning, global City, popular City

Introducción ¹

En la Ciudad de México hay pocos estudios difundidos acerca de la consistencia entre la planeación y los resultados del desarrollo urbano, tanto en el ámbito oficial como en el académico. Este déficit mengua las posibilidades de evaluar las políticas urbanas y su mejoramiento en términos de objetivos y consistencia. Ello genera que los documentos oficiales de planeación lleguen a parecer más una mera obligación administrativa que verdaderas guías de acción real. La falta de mecanismos de seguimiento y evaluación de la política urbana también puede ser un factor que desaliente la participación ciudadana en la gestión de la Ciudad. Este trabajo pretende contribuir a una reflexión al respecto.

El ensayo² muestra que ha habido una doble tensión en los postulados de la planeación del desarrollo urbano de la Ciudad de México³ durante los últimos cuatro gobiernos. De un lado, entre el propósito de equidad y el de

1. Agradezco las observaciones de las personas que dictaminaron el trabajo.
2. Una versión anterior de este texto se envió como la ponencia Estrategias de desarrollo urbano en la Ciudad de México 1997-2013 al I Congreso Internacional de Economía: Perspectivas de la crisis y la reestructuración económica en el contexto del capitalismo actual, organizado por la Unidad Académica de Economía de la Universidad Autónoma de Zacatecas en la Ciudad de Zacatecas, 26, 27 y 28 de marzo de 2013.
3. En realidad el estudio se ciñe al Distrito Federal. De 1997 a la fecha, salvo por la realización de algunos proyectos comunes, la planeación urbana en esta jurisdicción, la federal y la de las entidades vecinas se han elaborado por separado.

competitividad; del otro, entre un patrón de desarrollo urbano de tipo extensivo y otro territorialmente focalizado. Mientras que una parte del discurso pone el acento en la equidad y el bienestar de todos los habitantes, la otra enfatiza las decisiones estratégicas que privilegiaban los proyectos acotados con orientación económica exportadora. En los documentos estudiados no hay mecanismos que aseguren la correspondencia entre un modelo y otro. Así, esa doble tensión puede expresarse metafóricamente como la disyuntiva entre la ciudad popular y la ciudad global, pues hasta ahora no hay evidencia que demuestre la compatibilidad entre ambos.⁴ En otro lugar he descrito cómo la política de desarrollo urbano se ha orientado hacia los megaproyectos circunscritos espacialmente a lo largo del período mencionado (Ejeja 2014a) y también cómo, a la par, ha persistido la desigualdad socioeconómica y territorial en la Ciudad (Ejeja 2014b). Así, este artículo, más que cotejar los planes con sus resultados, aunque sí hace mención de sus consecuencias, se aboca a examinar la ambivalencia en los principales documentos que contienen la planeación del desarrollo urbano de la Ciudad de México.⁵ Para facilitar la revisión,

4. De hecho, la literatura especializada muestra que la ciudad neoliberal ha agudizado las desigualdades urbanas y sociales. Véanse, por ejemplo, Portes, Roberts y Grimsom (2008), Cordera, Ramírez y Ziccardi (2008), Duhau y Giglia (2008), Smith y otros (2009), Theodore, Peck y Brenner (2009), Hidalgo y Janoschka (2014).

5. Por lo tanto, aquí no se trata de una evaluación positiva de los resultados de la política (pues además, con raras excepciones, los documentos revisados no contienen objetivos y metas de índole cuantitativa ni plazos), ni siquiera de la coherencia de su estructura técnica (objetivos, metas, estrategias, acciones, etc), sino de una aproximación que para sintetizar denominaré dialógica, y que parte de la ausencia de modelos causales probados para echar su mirada sobre el cumplimiento de los valores de referencia de la política en cuestión, no con el afán de demostrar formalmente su verdad o falsedad,

el trabajo inicia con el marco de planeación vigente en 1997 y luego se ha dividido según los cuatro períodos de gobierno. Al final se presentan algunas reflexiones a modo de conclusión.

Los antecedentes

Desde el principio, los gobiernos de centroizquierda en la Ciudad de México se propusieron corregir las tendencias estructurales que padecía la metrópoli desde dos o tres décadas antes. Su triunfo electoral en 1997 constituía de hecho un verdadero parteaguas en la historia política de la Ciudad y, dado su peso económico y político en el conjunto del país, abría las expectativas de poder llevar a cabo más adelante un cambio de fondo en las políticas económicas y sociales a nivel nacional. Cabe advertir que, como se verá en el siguiente apartado, en ese momento los responsables de la planeación del desarrollo de la Ciudad no pensaron en un cambio drástico –que parecía realmente inviable después de todo–, pero sí en frenar los problemas urbanos y sociales más graves y sentar las bases para un desarrollo más eficiente, sustentable y también equitativo, en un horizonte de mediano y largo plazo.

Conviene partir del diagnóstico de la época, mismo que arrojaba, en forma resumida, los siguientes rasgos estructurales más destacados de la Ciudad de México:

1. Una expansión territorial desmedida desde la década de los sesenta, compuesta básicamente por colonias proletarias y

sino de ofrecer argumentos reflexivos para contribuir a su mejoramiento (Aguilar, 2010:51-52). La discusión sobre los distintos tipos y alcances de la evaluación de las políticas también puede encontrarse en Parsons (2007:580-586 y 615-629), Roth (2002:137-142) y Ejeja (2011:68-71).

población de escasos recursos, en tierras salinas, secas o cerriles, lo que dificultaba el suministro adecuado y oportuno de los servicios urbanos. Esa expansión se realizó principalmente hacia el oriente y el norte del Distrito Federal, sobre los municipios del estado de México que se conurbaban rápidamente, pero también sobre las áreas de conservación ecológica del sur de la entidad. A la vez, se habían integrado los viejos pueblos que rodeaban a la capital, como San Ángel, Coyoacán y Tlalpan en el sur, Azcapotzalco y Tacuba en el norponiente, y comenzaban a integrarse los del estado de México: Naucalpan, Tlalnepantla, Ecatepec, Coacalco, Chalco.

2. En contrapartida, se registraba un abandono (despoblamiento y descapitalización) de las áreas centrales de la Ciudad, con el consiguiente desaprovechamiento y deterioro de la infraestructura existente.
3. Un proceso de relocalización de las empresas industriales del Distrito Federal a los municipios conurbados o ciudades cercanas –desindustrialización del DF– y la creciente terciarización de la economía citadina y metropolitana. El cierre y la reubicación de las empresas industriales se atribuían, por una parte, a las medidas aplicadas para reducir la contaminación del medio ambiente de la Ciudad de México y, por la otra, a la apertura comercial de la economía nacional y la globalización, aunque la escasez y el alto precio del suelo jugaban su parte. Además, había una intención explícita de reducir la inversión pública y los subsidios en el gasto local, ya que –se decía– habían estimulado la concentración económica y

demográfica y el déficit de las finanzas públicas (ARDF, 1996, Anexo I).

4. La terciarización descansaba principalmente en el crecimiento masivo de los servicios de consumo e inferiores, más que de los superiores y al productor, lo que estaba ligado, a su vez, a la débil capacidad de absorción de empleo por la nueva economía. De hecho, el comercio informal crecía más rápido que el formal.
5. Las actividades económicas de punta (sobre todo financieras, turísticas y otros servicios de nueva tecnología), así como la infraestructura de mayor calidad (residencial, de negocios, cultural, vial, verde) se concentraban en el cuadrante surponiente del área urbana a partir del vértice formado por el Centro, la avenida Reforma y la avenida Insurgentes (podría incluirse la superficie comprendida hasta el Viaducto Tlalpan).
6. De conjunto, se consideraba que la metrópoli había transitado de un modelo centroperiferia dominado por la ciudad central a un policentrismo articulado en el que, sin embargo, las diversas centralidades carecían de autosuficiencia socioeconómica y autonomía política, de manera que sólo se conservaba o reproducía el centralismo tradicional (ARDF, 1996: 2.2.7).
7. La evolución de la Ciudad había generado pobreza generalizada y desigualdad social. Por un lado, se estimaba que el 70% del total de la población tenía ingresos inferiores a los tres salarios mínimos (Eibenschutz, 2007b: 413). Por el otro, la heterogeneidad urbana tenía su correspondiente expresión socioeconómica, es decir, una desigualdad

socioterritorial muy pronunciada que ya entonces podía caracterizarse como una fragmentación.⁶

Ahora bien, se argumentaba que la reordenación urbana planeada en el período anterior (esto es, hasta 1995, y entendida básicamente como la contención del crecimiento y la distribución más equilibrada del empleo, la vivienda y los servicios), se había “ajustado”, es decir, incumplido, a causa de la “dinámica del mercado inmobiliario y la carencia de instrumentos de fomento y programas de acción efectivos, al alcance del Gobierno del Distrito Federal, para articular la participación de la inversión privada con la regulación de usos del suelo y con acciones directas en materia de transporte colectivo, estacionamientos, equipamiento y vivienda” (ARDF, 1996: Anexo I, 2.1.d).

En cambio –decían– ocurrió el surgimiento de grandes proyectos de renovación y modernización urbana a cargo de promotores inmobiliarios, que consisten fundamentalmente en establecimientos comerciales para el mercado medio y alto, al sur y al poniente del Distrito Federal, aprovechando terrenos baldíos o con edificaciones de escaso valor, sin coincidencia

con los centros y los subcentros urbanos que previó el Programa (ARDF, 1996: Anexo I, 2.1.d).

En efecto, de los 40 los proyectos de este tipo realizados a partir de 1980, el 75% había sido realizado por el sector privado nacional y extranjero, pero el 15% fue impulsado por el mismo gobierno, de manera que este no sólo no había contado con instrumentos para corregir las tendencias de la inversión privada, sino que también las había imitado. Además, siguiendo el padrón territorial ya descrito, la inversión privada se había dirigido principalmente a las delegaciones centrales y del sur y el poniente de la Ciudad, es decir, las más rentables.⁷ La inversión pública, en cambio, había elegido las delegaciones calificadas como intermedias (Azcapotzalco, Coyoacán, Gustavo A. Madero e Iztapalapa) para la “reconversión de antiguas implantaciones industriales como la Refinería 18 de marzo en Azcapotzalco y las instalaciones del Antigua Rastro de Ferrería” (ARDF, 1996: 2.2.7).⁸

En otras palabras, los gobiernos anteriores a 1997 habían sido incapaces de poner límites y orientación al capital privado, pero –siguiendo su modelo– habían intentado compensar la situación con inversiones en áreas soslayadas por aquél. Por otra parte, en el diagnóstico se reconocía también que las intenciones de ordenar los usos del suelo en las colonias populares había “resultado poco eficaz, al proponer regulaciones a la propiedad en contra de los patrones de vida, costumbres y necesidades” de la población de bajos ingresos. Sin embargo, de modo inconsistente, la evaluación de la

experiencia de la planeación en esos años fue que había habido exceso de regulación y que en adelante sólo debía intervenir de manera “pragmática” donde fuera estrictamente necesario. Así, a pesar de las evidencias, se avalaba la continuidad de un modelo más liberal que intervencionista en materia de políticas urbanas.⁹

El Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal versión 1996 (PGDUDF 96), publicado por la Asamblea de Representantes, delineó los grandes trazos de la política urbana de los siguientes años. Desde mi punto de vista, ese programa mostraba ciertas ambigüedades que fueron producto seguramente de la fase transicional en que se formuló, pero que perduraron durante los siguientes sexenios. Al respecto, debe anotarse que, aunque publicado bajo el gobierno federal zedillista, antes del triunfo de Cuauhtémoc Cárdenas, los estudios que sirvieron de base para su elaboración fueron coordinados por el que sería su Secretario de Desarrollo Urbano (Eibenschutz, 2007a).

Una primera ambigüedad puede detectarse, a mi juicio, en los propósitos del programa. Para empezar, se proponía un objetivo general que era verdaderamente muy general: “Mejorar el nivel y la calidad de vida de la población” (ARDF, 1996: cap. II). Luego, entre los 13 objetivos particulares, las 11 metas gene-

rales y las 7 prioridades, se aludía de manera muy breve a los propósitos de la equidad social y la eficiencia urbana. La equidad se mencionaba en relación con el acceso a los bienes y servicios urbanos y la distribución más equilibrada de las actividades y las inversiones en las delegaciones.¹⁰ Aunque acertada, es probable que esa alusión tangencial se debiera a la idea de que correspondía a otro programa sectorial, el económico o el social quizás, pero ciertamente, en retrospectiva, puede extrañarse un énfasis mayor en el problema de la desigualdad socioterritorial y su corrección, aun considerando otras áreas de gobierno.

Ahora bien, en el PGDUDF 96 puede observarse que el tema de la eficiencia aparecía también más adelante, aunque de igual manera tímida, en el capítulo de las estrategias, pero ahora ligado a la competitividad. Así, respecto a la estrategia en general “el programa se orientará –se decía– a lograr un desarrollo eficiente y competitivo con un enfoque regional integral, superando las distorsiones del pasado”. Después se combinaba otra vez con la cuestión de la equidad, pues se pretendía que la estrategia condujese “a lograr una congruencia entre la organización territorial y las políticas

6. Por ejemplo, en la delegación Benito Juárez, la del más alto nivel de vida promedio del país, sólo 8.5% de sus habitantes tenían ingresos superiores a 10 salarios mínimos; en cambio, en las delegaciones más pobres como Tláhuac, Iztapalapa y Magdalena Contreras, más del 20% de sus habitantes percibían un salario mínimo o menos. En las cuatro delegaciones centrales (Benito Juárez, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo), el 80% de las viviendas disponía de agua entubada, mientras que en siete periféricas (Cuajimalpa, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan y Xochimilco) la cobertura era del 30 al 60% (ARDF, 1996: 2.2.6). Este patrón se repetía en la distribución de la actividad económica y todo el equipamiento urbano y social (educación, salud, deporte, recreación y cultura).

7. Se mencionaban Centro Coyoacán, Galerías Insurgentes, Perisur, Pabellón Altavista, WTC, Centro Santa Fe.

8. Cabe mencionar que ambos predios, el de la Refinería y el de Ferrería, tardaron años en ser reconvertidos.

9. La visión neoliberal de la Ciudad de México de la época puede encontrarse bien planteada en el conjunto de ensayos elaborados por algunos miembros del gobierno local y académicos del ITAM de ese momento (Samaniego, 1992). Por ejemplo, en materia de usos del suelo, más que reglamentaciones se propone la utilización de medios fiscales y el sistema de precios para eliminar las distorsiones existentes y propiciar las decisiones de localización correctas por parte de los agentes, y algo parecido se propone para el suministro de los servicios. Un enfoque similar puede encontrarse en algunos artículos compilados para el mismo efecto unos años después (Beristain, 1999).

10. Según los objetivos particulares cuarto y octavo, se buscará: “d) La distribución armónica de la población, el acceso equitativo a la vivienda, servicios, infraestructura y equipamiento, así como la distribución equilibrada de los mismos en el Distrito Federal;... h) Aprovechar de manera más eficiente, en beneficio de la población urbana y rural, la infraestructura, equipamiento y servicios, procurando la optimización de aquellos y de las estructuras físicas de la ciudad”. En cuanto a las metas generales, destacan: “1) Acceso más equitativo de la población a la vivienda y otros bienes y servicios urbanos; [...] 4) Ofrecer las condiciones físicas para la realización de actividades productivas y de fomento a la creación de empleos, procurando que su distribución en el área urbana sea más equilibrada e induciendo la diversificación del uso del suelo”.

urbanas integrales, es decir hacia una recuperación de la dimensión social del desarrollo y no sólo del crecimiento” (ARDF, 1996: cap. III, 1). De esta manera, el programa refrendaba su interés en el bienestar social general de la población citadina, a la vez que pretendía la eficiencia y la competitividad.

No obstante esta derivación social, queda la impresión de que había dificultad para ofrecer una definición conceptual de la ciudad que se quería alcanzar con la estrategia de desarrollo urbano, más allá de controlar y ordenar su crecimiento y de favorecer la equidad o el equilibrio. En tal sentido, a pesar de su gestación de corte progresista, el programa recibía sin duda la influencia del espíritu neoliberal que predominaba en la hechura de las políticas públicas en ese momento. Por eso apelaba al Programa General para el Desarrollo del Distrito Federal 1995-2000 (PGDDF 1995-2000) que era su marco de referencia oficial en el esquema de planeación vigente, y que postulaba “potenciar las ventajas que ofrece la ciudad” (respetando, por supuesto, las restricciones ambientales, demográficas y financieras que tenía), e impulsar el cambio estructural estimulando “un funcionamiento más eficiente en los mercados de trabajo y capital, así como del abasto y el comercio” (ARDF, 1996: I, 1.2). Así, a tono con el discurso dominante, sin regulaciones gubernamentales y sin inversión pública, el desarrollo de la Ciudad de México quedaba a merced de los proyectos que convinieran al capital privado.

¿Cuál era el potencial de la Ciudad de México al que se aludía en ese documento? La posibilidad de que se consolidara como un nodo comercial y de servicios a nivel internacional, “como uno de los principales de América Latina” y como enlace entre Norte y Sudamérica (ARDF, 1996: I, 3.2.2). No es de extrañar esa

expectativa pues en esa época adquiriría cada vez mayor consenso la idea de que la Ciudad de México, afectada por la desindustrialización y la creciente terciarización, podía reinsertarse en los circuitos de la globalización y recuperar su dinamismo a través del desarrollo de los servicios superiores, ya que disponía del capital humano, las conexiones y la infraestructura para ello (Hiernaux, 1997, 1998a y 1998b; Parreiter, 2000; Gómez, 2000; Sánchez, 2002).

Es necesario señalar que la postura liberal del PGDDF 96 contrasta con la visión de los documentos preparatorios. Por ejemplo, Eibenschutz comparte esa visión amable sobre la inminente modernidad de la Ciudad, pero es más prudente al señalar que la estrategia de desarrollo urbano debe ser sólo “un aspecto del indispensable cambio en la dimensión económica y social de la ciudad”, y que la transformación de la estructura productiva debe tener efecto sobre el empleo, la calificación de la mano de obra, los salarios medios y la distribución del ingreso, pues sólo así será posible alcanzar una vida digna en el Distrito Federal. Más aún, llama la atención sobre la existencia de las prácticas tradicionales de la población de escasos recursos que están fuera de la economía formal pero que constituyen estrategias alternativas de desarrollo, de forma tal que pueden contribuir a la superación de la pobreza extrema mediante la organización social y la construcción de lo que denominó “una economía social intermedia” (Eibenschutz, 1997b: 413-418). Estas ideas más progresistas, que no dejan todo a la eficiencia de los mercados, no aparecen en el Programa.

En cuanto a la estructura urbana (y sus relaciones con la regional), la propuesta de desarrollo del programa de 1996 puede resumirse en los siguientes trazos:

1. Fortalecer la especialización y complementariedad de actividades económicas y habitacionales entre la corona regional, los municipios conurbados y la Ciudad de México.
2. Promover la reutilización y aprovechamiento de las áreas centrales decaídas (de perfil urbano consolidado), fomentando el uso mixto del suelo, especialmente el Centro Histórico (que será el proyecto emblemático desde entonces hasta la fecha).
3. Defender la línea limítrofe de las áreas de conservación y preservación.
4. Desarrollar la trama de centros, subcentros, corredores urbanos, barrios y colonias, así como sus equipamientos sociales y redes de infraestructura, para fomentar su autonomía relativa, la cercanía de la gente, la convivencia, el uso de los espacios públicos y la menor necesidad de desplazamientos, es decir, para una ciudad más integrada, funcional y equitativa.
5. Sustituir las Zonas de Desarrollo Controlado (ZODES) por áreas de actuación de distinto tipo.¹¹ Por cierto, este reemplazo de los conceptos de la intervención urbana, de zonas de desarrollo controlado a áreas de actuación, evidencia que a pesar del ánimo liberal que tenía algunos pasajes del Programa, había conciencia de la importancia de realizar acciones correctivas u ordenadoras de diversa clase por todo el territorio citadino,¹² so pena de consentir

- que el capital inmobiliario continuara operando sin tener límites.¹³
6. Desarrollar 13 franjas de integración metropolitana o conectores con equipamientos de rango metropolitano que permitieran su aprovechamiento y coordinación por parte de las diferentes entidades federativas y municipales colindantes.¹⁴ Además, estos megaproyectos de equipamiento urbano y social de interés eminentemente público, al igual que los de fomento económico que se mencionarán a continuación, debían servir de contrapunto al modelo de plazas comerciales que privilegiaba el sector privado, orientadas hacia la rentabilidad, obviamente, pero no congruentes en definitiva con los requerimientos de la Ciudad.
7. Dentro del Distrito Federal se preveían zonas de fomento económico (mediante las áreas de actuación) que cumplieran con los siguientes criterios: elevada generación de empleos productivos y bien remunerados; reducido impacto ambiental; desarrollo de la micro, pequeña y mediana empresa; articulación a través de economías de aglomeración, y contribución directa e indirecta a las exportaciones.

118,817, de las cuales 40,040 correspondían a superficie urbana (incluida la irregular), equivalentes al 62.1% del total del DF (que se calculaba en 64,499 has.).

13. El tercer objetivo particular del Programa establecía: “La regulación del mercado inmobiliario, evitando la apropiación indebida, la concentración y la especulación de inmuebles, especialmente los destinados a la vivienda de interés social y popular, así como la promoción de zonas para el desarrollo económico”.

14. Dichos equipamientos podían ser: centrales de abasto; terminales de transporte; centros culturales y universitarios, de espectáculos y deportivos y hospitalarios de primer nivel; parques metropolitanos; centrales de distribución de energía y de comunicaciones; instalaciones hidráulicas y de desechos sólidos, etc.

11. Las áreas de actuación previstas eran: a) con potencial de reciclamiento (16); b) con potencial de desarrollo (12); c) con potencial de rescate (2); d) de conservación patrimonial (23); e) de integración metropolitana (13); f) de rescate en suelo de conservación (27); g) de rescate en suelo de preservación (13), y h) de producción rural y agroindustrial (8).

12. La superficie de cada una de las 114 áreas era muy variable, desde 6 hasta 49,000 hectáreas, para un total de

8. Se proponía, asimismo, “la promoción de conjuntos de micro y pequeña industria, dotados de servicios comunes, para compensar el mayor volumen de capital requerido por unidad de trabajo y establecimiento”. “De esta manera los corredores y zonas industriales [existentes], así como la creación de partes [sic] industriales coadyuvarán al ordenamiento territorial y al estímulo de la actividad económica sin afectar al medio ambiente”. Es de interés destacar que a las zonas de fomento económico se les asignaba también un papel en el desarrollo de la estructura urbana, por lo que los proyectos económicos debían articularse con las obras de infraestructura básica y social para consolidarla. Además, era imprescindible que las políticas y proyectos territoriales de nivel delegacional se vincularan con el Programa de Fomento Económico de la Ciudad (ARDF, 1996: cap. II, 2.2).
9. Finalmente, entre las zonas de “la más alta prioridad para su atención” social, por su grado de precariedad y población en riesgo, se identificaban las delegaciones de Iztapalapa, con 1.7 millones de habitantes; Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta, con cerca de 650 mil entre las tres¹⁵ (ARDF, 1996: cap. II, 2.9). En otras palabras: aunque las políticas social y económica se reservaban para otros programas, el de desarrollo urbano no dejaba de considerar los elementos que tendían a vincularlo con ellos, de suerte que el desarrollo de

la Ciudad pudiese concebirse de manera integral.¹⁶

Me he extendido en la revisión detallada del contenido del PGDUDF 1996 porque, como he dicho, en mi opinión marca las líneas básicas de desarrollo urbano de los sucesivos gobiernos de centroizquierda de la Ciudad de México hasta la fecha. Pero también he querido resaltar algunas contradicciones. Por una parte, sostiene una posición liberal frente a la dinámica de los mercados pero, por la otra, establece medidas de intervención que ordenen las actividades sobre el territorio. Así mismo, intenta conceptualizar un desarrollo integral de la Ciudad que articule lo urbano con lo social y lo económico, aunque esas vinculaciones parecen quedar sólo en apuntes. Se interesa por atender las cuestiones de la equidad social y desplegar una estructura económica y urbana de corte social, pero en coexistencia con una economía de incidencia global. Prioriza áreas de rezago social y propone un desarrollo urbano más equilibrado, sin embargo, como estrategia principal, apuesta a los megaproyectos urbanos (las franjas conectoras, los grandes centros de servicios múltiples y diversos, los corredores de negocios, los parques industriales y tecnológicos) que tienden a ubicarse en áreas de alta rentabilidad.

16. “Por todo lo anterior la estrategia para el desarrollo urbano megalopolitano y metropolitano del programa plantea en términos de equidad y eficiencia, estrategias de desarrollo urbano que se orienten menos hacia acciones aisladas y más a lograr una congruencia entre la organización territorial y las políticas urbanas integrales, es decir, hacia una recuperación de la dimensión social del desarrollo y no sólo del crecimiento” (ARDF, 1996: cap. III, 1).

15. En materia de equipamiento social también se daba prioridad a la delegación Gustavo A. Madero, que hoy es la segunda en población y conflictividad.

El primer período

Como he mencionado antes, el primer gobierno electo era consciente de que el cambio político debía estar vinculado a elevar el bienestar de la sociedad, y esto, a su vez, a la mejora de las condiciones de la vida urbana.

Por ejemplo, la Secretaría de Desarrollo Social de ese primer gobierno perredista tenía una visión muy clara y profunda de la problemática social. Le preocupaban las situaciones de “violencia, incomunicación, soledad, agresión e inseguridad” que provocaba el quebranto de la cohesión social y, aunque ahora nos pudiera parecer que entonces eran apreciaciones excesivas, dados los niveles de frecuencia e intensidad a que han llegado esos problemas en nuestros días, su diagnóstico resultaba más que acertado y premonitorio. Decía:

“Actualmente el nivel de deterioro de la calidad de vida determina que estemos enfrentando situaciones que van más allá de las carencias materiales, de la pobreza material. Experimentamos tensiones sociales inéditas, de desintegración del tejido social, de desestructuración y cambio de ámbitos tradicionales de acogimiento y protección de los seres humanos como son las familias, las escuelas, la comunidad, el barrio, e incluso el Estado Nación” (Jusidman, 2002: 104).

De este párrafo puede desprenderse que el problema más grave no se reducía a la pobreza en sí, sino que incluía también sus repercusiones sobre el conjunto de instituciones que configuran la esencia de la cohesión y la identidad de la sociedad. En consecuencia, la solución no podía quedarse en medidas parciales, de corto alcance: “La problemática social de la Ciudad es sumamente compleja –afirmaba– por lo que

la política y los programas sociales focalizados en la atención de la pobreza y a solventar deficiencias en la satisfacción de las necesidades materiales, son absolutamente insuficientes” (ibíd.). Se requería, entonces, una política social de corte universalista y la transformación de las estructuras que generaban esa situación.

En ese marco, Eibenschutz sintetizó claramente la nueva política de desarrollo urbano y vivienda.¹⁷ El proyecto de ciudad pretendía ser integral en dos sentidos. Por una parte, asociaba los cambios urbanos con la mejora de las condiciones de vida de la gente y con el ejercicio de la democracia: “Los objetivos son mejorar la calidad de vida de todos los habitantes, en particular de los menos favorecidos, y desarrollar entre todos un proyecto alternativo de ciudad en el horizonte del próximo siglo” (Eibenschutz, 1999:105). Para ello, se ponía como condición que hubiera cambios políticos y de modelo económico a nivel nacional, y también la de “actuar sobre muy diferentes aspectos de la vida urbana a fin de lograr nuevas condiciones de crecimiento” (ibíd.). Por la otra parte, se planteaba la necesidad de procurar un desarrollo metropolitano integrado ya que, se sostenía, las dinámicas demográfica y económica del DF y de los municipios conurbados podían hacerse más complementarias que discordantes. Pero la solución de la problemática estructura urbana no podía ser inmediata. “Lo posible y necesario será ordenar, regular y mitigar sus efectos

17. El primer gobierno electo del Distrito Federal duró muy poco tiempo y se vio obligado a enfocarse en la construcción de un marco normativo propio y poner en orden la administración pública en medio de fuertes presiones políticas y escasez de recursos. Esas condiciones no facilitaron la elaboración de un programa de desarrollo urbano que por fuerza tendría un alcance muy limitado (GDF, 2001; Flota, 2002; Encinas, 2006).

contradictorios sobre el desarrollo económico y social" (ídem., 107).

En seguida se delinea lo que a mi parecer serán los rasgos definitorios de la política urbana de los gobiernos subsecuentes. En particular, se pretendía "consolidar y dignificar" la estructura urbana existente y aprovechar al máximo la inversión histórica acumulada, procurando el reciclamiento de las áreas de baja densidad consolidadas y que acusaban condiciones de deterioro avanzado, mediante la implementación de grandes proyectos urbanos integrales, mejorando los espacios dedicados a la vivienda popular y fortaleciendo la estructura histórica de la ciudad. También se pretendía el fortalecimiento de los subcentros urbanos, la estructura vial y el transporte multimodal, así como la densidad y la mixtura, todo en el marco de un desarrollo sustentable.

Pero la estrategia de planeación urbana debía "traducir en términos territoriales" las orientaciones del gobierno del Distrito Federal para la reactivación de la economía, lo que implicaba "estimular el mercado" y "reforzar en paralelo el control del uso del suelo" donde hiciera falta (Íd.: 113). Para ello, el Programa de Fomento Económico retomaba las áreas de actuación definidas por el PDGU 96, bajo los siguientes criterios generales: alta generación de empleo, bajo consumo de energía y agua, contribución directa e indirecta a las exportaciones, fomento de la micro, pequeña y mediana empresa, articulación a través de las economías de aglomeración, especialmente parques industriales para micro y pequeña industria, y aportación favorable al cambio estructural. Entre las acciones más destacadas para lograr una ciudad "más justa y organizada", en materia de estructura urbana, estaban el impulso de los grandes proyectos de Ferrería y Cabeza de Juárez y otros menores y

numerosos que se irían definiendo, además de distintas medidas de apoyo a la vivienda popular dentro de las áreas urbanizadas del DF.

Al terminar su gestión, el Secretario de Desarrollo Urbano de ese primer gobierno electo en la capital, resumía en cuatro las líneas estratégicas de la política: sustentabilidad, re-densificación y reciclamiento, mezcla de usos del suelo y policentralidad para un funcionamiento más eficiente de la ciudad y para el "rescate de la vida comunitaria" (Eibenschutz, 2002). También advertía sobre la importancia de una participación activa del sector público en la regulación de la estructura urbana, tanto a través de inversión directa en la dotación de infraestructura y de servicios como de la regulación del capital privado, ya que el interés de los inversionistas y la lógica del mercado inmobiliario estaban detrás de buena parte de la problemática urbana capitalina.

El segundo período

El Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2001-2006 (PGDDF 01-06) se hizo cargo de algunas de las discordancias señaladas. Para empezar, afirmaba que la Ciudad de México "siempre" careció de un proyecto de ciudad y que ya era hora de definirlo incluyendo un esquema de desarrollo urbano, objetivos sociales compartidos, participación ciudadana y estrategias económicas congruentes con ello. Si se intenta una frase sintética, se diría que se estaba pensando en una ciudad democrática, equitativa y sustentable (GDF, 2001: 78).

En segundo lugar, el Programa reconoce que a pesar de los esfuerzos del gobierno previo (1998-2000), los grandes problemas de la Ciu-

dad venían de años atrás y su solución requería cambios profundos y de largo alcance, de reformas institucionales en los ámbitos social, económico, político y cultural para configurar un nuevo modelo de desarrollo (GDF, 2001: 73). Los "veinte años de crisis ininterrumpida" precedentes habían generado pobreza, caos urbano, contaminación, crimen y violencia. En ese contexto, se asume la responsabilidad de atender especialmente la desigualdad extrema, la marginación y la desintegración familiar ("Por el bien de todos, primero los pobres").

En materia de desarrollo urbano, el Programa acepta que las políticas que promueve sólo retoman las directrices trazadas en los documentos de planeación que le antecedieron, aunque realmente en algunos aspectos pone énfasis distintos. Por ejemplo, hace de la política de vivienda el eje rector del ordenamiento territorial y factor crucial del desarrollo productivo, económico y social (GDF, 2001: 77). De ahí que el repoblamiento y la revitalización de las áreas centrales debieran fincar en la edificación de unidades habitacionales. En los hechos, como se sabe, más que a un desarrollo ordenado esto condujo al controvertido Bando 2 y a la multiplicación sin control de condominios para grupos de medios y altos ingresos. Por lo demás, también se consideraba la construcción de proyectos comerciales (GDF, 2001: 20), de suerte tal que se debilitaron las pretensiones de contener los efectos perniciosos de las inversiones del capital inmobiliario (GDF, 2001: 61).

Complementariamente, destacan otras dos medidas para la rehabilitación y el ordenamiento del desarrollo urbano que a su vez tenían implicaciones económicas: a) la generación de proyectos integrales de actividades productivas, comerciales, de servicios y vivienda localizados

sobre las áreas con potencial de desarrollo, y b) el aprovechamiento integral de las áreas industriales establecidas mediante el otorgamiento de estímulos a la localización de la micro y pequeña industria compatible con los usos de las áreas circundantes, principalmente el habitacional (GDF, 2001: 74). En otras palabras, se estaban proponiendo proyectos que podríamos asociar al modelo de los distritos industriales y de negocios y al de los parques industriales.

Es muy interesante advertir que el Programa resaltaba la conformación de una economía dual en la Ciudad de México; de hecho, establecía explícitamente la coexistencia de dos ciudades, la global y la popular. Argumentaba que el proceso de globalización beneficiaba a unos pocos, mientras que la mayoría de la población quedaba en condiciones de pobreza y marginación. En este sentido, admitía el lugar significativo que la Ciudad tenía en el sistema mundial de ciudades, pero lamentaba que fuera en condiciones de subordinación, dependencia y desigualdad. Así, el potencial económico de la Ciudad como centro y nodo de las redes corporativas, financieras, comerciales, turísticas y de telecomunicaciones, cuyas "amplias ventajas competitivas" merecían "ser difundidas y aprovechadas racionalmente", contrastaba con la situación social de pobreza generalizada (GDF, 2001: 90); de ahí la imperiosa necesidad de atender "sin demora" a la ciudad popular.¹⁸

En realidad, el Programa tenía que intentar una posición ecléctica, conciliadora, para dar cabida a los diferentes intereses que compren-

18. Una gran parte de la política social se materializó a través del Programa Integrado Territorial; otra, la de corte universalista, se concretó principalmente en el programa de ayuda a las personas de la tercera edad.

dían la economía y sociedad ciudadinas. En esa tesitura, se declara:

“Nuestra visión sobre el desarrollo económico y social es la de desplegar la vocación productiva, la capacidad competitiva de la Ciudad y la equidad de los beneficios del crecimiento a partir del apoyo a las micro, pequeñas y medianas empresas manufactureras y de servicios, así como del impulso a su especialización económica en sectores claves, como los de alta tecnología, y en sectores emergentes de gran potencial, como el de los mercados ambientales. Con ellos se promoverá un nuevo tipo de desarrollo industrial, en el que la alta especialización de diversas unidades económicas coexista con el fomento de la economía popular, sin que ello implique la degradación de entornos y recursos naturales” (GDF, 2001: 102).

Se proponían seis ejes para dinamizar la economía de la Ciudad, que trataban de atender simultáneamente ese desdoblamiento: a) revitalizar y reconvertir la industria existente y crear otra nueva, orientada al mercado interno y externo, con un perfil tecnológico adecuado, ambientalmente sustentable, generadora de empleo estable y bien remunerado; b) apoyar la micro y pequeña empresa manufacturera, comercial y de servicios mediante redes; c) fomentar el turismo histórico, ecológico y cultural; d) impulsar los servicios superiores a escala local, nacional e internacional; e) promover el desarrollo rural, y f) ordenar el comercio ambulante (GDF, 2001:17).

En la esfera de la economía global, atención especial tendría la creación de los parques industriales de alta tecnología y de servicios especializados para proyectos de inversión del sector privado en los rubros de mercados ambientales;

servicios financieros, informáticos, de telecomunicaciones y consultoría; turismo; comercio y desarrollo inmobiliario ordenado, bajo criterios de productividad, rentabilidad, competitividad, beneficio social y responsabilidad ambiental (GDF, 2001:103).

En la otra esfera, ya que “la idea central del Programa General de Desarrollo del gobierno del Distrito Federal, en materia de desarrollo económico, es la complementación de la ciudad global con la ciudad popular” (GDF, 2001:103), se impulsaría de manera especial a las micro, pequeñas y medianas empresas para propiciar procesos de encadenamiento económico entre ellas y entre diferentes giros de actividad, y para constituir verdaderas redes de mejora continua de la calidad empresarial (aspectos administrativos y jurídicos, incorporación de tecnología, formas más eficientes de organización del trabajo) que contribuyeran a la generación de empleo y el desarrollo de los mercados formales. Otra iniciativa de “territorialización del fomento de la economía popular” era la creación de “barrios o comunidades urbanas productivas” de unidades microempresariales, o bien, de corredores y plazas especializadas por tipo de producto (GDF, 2001: 104).¹⁹

Así, en el programa de gobierno de 2001-2006 la estrategia de desarrollo urbano adquiere una faceta doble que parece congruente con la dualidad que observa en la economía local. En todo caso se reviste de proyectos económicos acotados territorialmente, sean para la ciudad global o para la popular, y deja de lado

19. Entre las medidas para garantizar el abasto y la distribución y comercio de productos perecederos de consumo básico se incluye la modernización de la Central de Abastos, un enorme cluster de alcance nacional y ramificaciones internacionales.

las intervenciones de índole integral en las zonas de prioridad social. Esto se confirma con los grandes proyectos de remozamiento urbano contemplados y su priorización: en primer término, el Centro Histórico (de tipo comercial, turístico y habitacional); en segundo lugar, el eje turístico, financiero y cultural Reforma-Centro Histórico (de la Fuente de Petróleos al Zócalo) y el corredor turístico-religioso Catedral Metropolitana-Basílica de Guadalupe; en tercer lugar, los centros turísticos de Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco; y por último, los lugares de turismo ecológico y social de Tláhuac, Tlalpan, Xochimilco, Milpa Alta, Magdalena Contreras y Cuajimalpa.

El otro documento que contiene las ideas sobre la planeación del segundo gobierno es el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 2003 (PGDUDF 03). Este es prácticamente una actualización del PGDUDF de 1996 y una nueva versión del PGDDF 2001-2006; continúa sus principales derroteros. Pero al parecer tres años bastaron para que la seducción de la modernidad prometida por la globalización resultara ineludible ya que, a diferencia de este último, que priorizaba la ciudad popular, indica –de entrada– que se “replantea la integración de la Ciudad en la economía mundial con un enfoque de ciudad global”, aunque –por supuesto– sustentable, equitativa y soberana. Esto sin soslayar que su jerarquía es secundaria en el sistema mundial de ciudades debido al papel también secundario de México en el sistema económico mundial (ALDF, 2003: 20).

Otra novedad es que introduce el concepto de terciarización polarizada y desarticulada para explicar el dualismo que padecen tanto la economía como la estructura urbana de la Ciudad de México. Para ese entonces el subsec-

tor de los servicios superiores ya generaba más de la mitad del producto local mientras que el resto se caracterizaba “por la proliferación de micro negocios y el autoempleo, en su mayoría informal” (ALDF, 2003: 23). Se trata, además, de un dualismo que tiende a profundizarse, de una heterogeneidad creciente y desestructurante. Conviene reproducir en extenso el párrafo que describe el aspecto comercial:

La Ciudad ha sufrido un “anárquico y acelerado proceso de cambio en los patrones de su actividad comercial, que se expresa en la proliferación de mega centros comerciales, tiendas departamentales, autoservicios y franquicias. Estos van desplazando a los centros tradicionales de abasto (mercados públicos, negocios de abarrotes, tortillerías, panaderías, etc.), que no tienen recursos suficientes para competir con este tipo de comercio, controlado por monopolios nacionales y extranjeros. Este fenómeno margina a los productores nativos, modifica los patrones de consumo y causa alteraciones profundas en el funcionamiento urbano. Paralelamente se da la proliferación de puntos de venta ambulantes e informales que abastecen sobre todo a los sectores más pobres de la población con productos de baja calidad pero a precios accesibles. Así, se constituyen dos circuitos comerciales paralelos y aislados que abastecen, en un caso, a las clases medias y altas y, en otro, a los sectores de más bajos ingresos, pero que no armonizan en un sistema comercial articulado e integral; por el contrario, se separan cada vez más, como sucede con el resto de la economía nacional” (ALDF, 2003: 23).

Se trata, por tanto, de circuitos inconexos que reproducen de manera ampliada los desequilibrios estructurales y la desigualdad social.

Según el Programa, las actividades terciarias llegaron a dominar la estructuración multicéntrica de la Ciudad, por encima de las industriales, habitacionales, culturales y gubernamentales.²⁰ Ese dominio es ejercido a través de los nodos o megacentros comerciales (14),²¹ la concentración de establecimientos comerciales y de servicios en los centros patrimoniales (10),²² los corredores urbanos (16 metropolitanos, 58 de alta densidad y 42 de baja densidad)²³ y los hitos urbanos: megaproyectos inmobiliarios y edificaciones históricas o tradicionales.²⁴ En esos años se añadieron siete grandes proyectos de inversión, la participación del sector público creció a 20% y se financiaron de forma mixta 17% (ALDF, 2003: 37). Nótese la reiteración del diagnóstico de 1996. Sin embargo, la terciarización de la estructura urbana no alteró el patrón territorial de heterogeneidad, pues las inversiones continuaron privilegiando el cuadrante surponiente de la Ciudad.

En uno de los pocos estudios disponibles sobre el diseño de las políticas de desarrollo urbano en la Ciudad de México, Lulle y Paquette (2007) advierten cierta mirada negativa sobre los megaproyectos comerciales en los documentos de planeación elaborados hasta mediados de esa

década (el estudio original ese publicó en 2005). Como se verá más adelante, esa mirada se trocó positiva en los años siguientes.

Otra aportación del PGDUDF 03 es que, a pesar de aceptar la irreversibilidad de la terciarización, propone la reindustrialización de la Ciudad como una opción de desarrollo, al grado de indicar que la meta era superar en el largo plazo el nivel de empleo en el sector manufacturero que había antes de 1995. En esta dirección, sin embargo, insólitamente, condiciona su reposicionamiento económico –y el conjunto de su desarrollo, de hecho– a que la política económica del gobierno federal vire su orientación hacia el fortalecimiento del mercado interno nacional (ALDF, 2003: 64). Al parecer, esta sería la plataforma sobre la que se montarían los procesos de reindustrialización y desarrollo de los servicios superiores que se proponían como estrategias para reactivar la economía local, retomar su papel protagónico en la economía del país y lograr su reinserción exitosa en los circuitos internacionales, en un horizonte de veinte años. El supuesto era que, de cumplirse la condición exigida, la recuperación de la economía, el empleo y la distribución más equitativa del ingreso y los recursos se sustentarían “en las economías de aglomeración, las externalidades y las ventajas comparativas y competitivas acumuladas por el DF y la metrópolis en su conjunto”. Es inocultable la pátina economicista y neoliberal de esta declaración, pues somete a la eficiencia de los mercados el rumbo y el ritmo del desarrollo urbano y social, pero conviene tenerla presente porque enmarcará todo el planteamiento.

El Programa reitera los objetivos y las estrategias definidos con anterioridad, como he señalado, y no tiene sentido repetirlos, pero sí vale la pena resumir las propuestas más rele-

vantes que detallan, matizan o apuntalan el esquema de desarrollo general:

1. Articulación de las actividades económicas con las obras de infraestructura económica y social.
2. Reindustrialización selectiva mediante la revitalización de las pequeñas y medianas industrias de alta tecnología y el impulso de las manufacturas ligeras en las zonas populares para fortalecer su economía, arraigar a su población e integrar los territorios excluidos.
3. Fomentar la inversión (megaproyectos) en los nodos y corredores terciarios de tipo integral (comercio, servicios, cultura y turismo) y proyectos apropiados para ayudar a la consolidación de zonas populares (ALDF, 2003: 99).
4. Estimular mediante la obra pública el desarrollo del sector inmobiliario y el de la construcción mediante proyectos integrados de alta densidad (vivienda, servicios, comercio e industrias no contaminantes) y programas para la producción de vivienda de interés social y popular, así como de equipamientos urbanos que consoliden la función habitacional en zonas populares y marginadas.
5. Atención particular a la micro, pequeña y mediana empresa, sobre todo a la que se encuentre ligada a cadenas de proveedores.
6. Fomento de las industrias culturales y promoción del turismo en sus diversas modalidades.
7. Apoyo a la economía popular: impulso a las micro, pequeñas y medianas empresas manufactureras y de servicios; a la formalidad; y a la actividad productiva (primaria, agroindustrial y ecoturística) de los pueblos, ejidos y comunidades rurales.

8. Recuperación y creación de espacios públicos para la convivencia, la recreación, el fortalecimiento de la identidad y también la movilidad.²⁵

Lo anterior pone de manifiesto que la mayoría de las acciones consideradas mantiene un enfoque dual entre la economía moderna y la popular, a pesar de insistir de inicio en la importancia de aplicar políticas integrales para el desarrollo de la Ciudad. En segundo lugar, y estrechamente ligado a lo anterior, muestra el lugar significativo que van tomando las modalidades de ciudadela en las estrategias del desarrollo urbano, perfiladas cada vez con mayor nitidez tanto en el sector industrial como en el comercial, el de servicios y el de funciones mixtas. En tercer lugar, destaca la tarea asignada al capital inmobiliario y de la construcción en la creación de empleos (aunque sean temporales y de baja remuneración, ciertamente), lo que es a la vez un reconocimiento implícito a su papel preponderante en la reactivación económica y la valorización capitalista de la época, y que contrasta con el rol inicial que se le había imputado en la configuración de la forma urbana de la Ciudad y la metrópoli. Se denota, asimismo, la preocupación –apenas esbozada– de evitar el desplazamiento de la población de bajos recursos que deriva precisamente de las grandes inversiones inmobiliarias en las áreas de reciclaje, remozamiento o recuperación urbana. Se señalan también el turismo y el espacio público como los temas emergentes que adquirirán cada vez más relevancia en las políticas urbanas y económicas y que hoy son

20. Durante el siglo veinte, la Ciudad de México había transitado de ciudad a metrópoli, y de una estructura unipolar tradicional simple a otra basada en la combinación compleja de sectores económicos y funciones (ALDF, 2003: 33).

21. Sobresalen Periférico Sur-San Jerónimo, Periférico Sur-Insurgentes, Periférico-Ingenieros Militares, Insurgentes-Félix Cuevas, Insurgentes-Reforma, Miramontes-Acoxpa.

22. Azcapotzalco, Tacuba, Tacubaya, Mixcoac, San Ángel, Coahuacán, Tlalpan, Xochimilco, Iztacalco y Villa de Guadalupe.

23. Los principales son Reforma, Insurgentes, Revolución, Periférico, División del Norte, Tlalpan y Zaragoza.

24. La Plaza de las Tres Culturas, la Basílica de Guadalupe, el Palacio de las Bellas Artes, el Monumento a la Independencia, la Ciudad Universitaria, el Estadio Azteca, la zona de Santa Fe y la Torre Mayor, entre otros.

25. Algunas de estas medidas las he presentado más detalladas en Ejea (2014a).

noticia recurrente en la publicidad oficial.²⁶ Por último, se menciona el interés incipiente por las industrias culturales, que apenas en la actualidad, y sin mucha claridad todavía, comienzan a abrirse paso en el entramado económico y urbano (de hecho, se promueven más las actividades de espectáculos que las de producción cultural).

El tercer período

El Programa General de Desarrollo 2007-2012 (PGD 07-12) vuelve a poner la equidad como fundamento de las políticas en la Ciudad de México. El Programa, dejando atrás el esquema tradicional, se integró con siete ejes estratégicos y uno transversal.²⁷ El Eje de la Equidad ocupa formalmente el segundo de los ejes estratégicos, después del de la Reforma Política y antes del de Seguridad y Justicia, pero puede afirmarse, sin traicionar su espíritu, que conceptualmente es la columna que vertebraba todo el Programa, debido a que la noción de equidad no se cerner solamente sobre los diferentes aspectos de la pobreza (alimentación, salud, educación, vivienda), sino que comprende también las dimensiones de género, los derechos humanos, la sustentabilidad ambiental,

las responsabilidades intergeneracionales, el desarrollo de las culturas, las oportunidades de empleo, la distribución del ingreso, la gestión ciudadana, etc. Es decir, se trata de una muy ambiciosa idea de equidad con significación multidimensional que rebasa definitivamente el mero ámbito de lo social; por eso, esta sería, a mi juicio, la gran contribución del gobierno de Ebrard al desarrollo de un concepto progresista de ciudad, si se quiere en el sentido que han planteado Lefebvre (1974, 1978) y Jordi Borja (2003), por dar algunas referencias.²⁸

Ahora bien, según el Programa, la Ciudad no había completado su perfil productivo de ciudad global, de modo que la tarea era impulsar la como economía del conocimiento, competitiva internacionalmente, y basado su dinamismo en la innovación científica y tecnológica. Se pensaba, entonces, en una ciudad colocada en la frontera misma de la modernidad, que participara exitosamente en los circuitos globales como una ciudad de primer nivel. De aquí se desprendería la idea posterior de que la Ciudad de México puede y debe ascender de Ciudad Beta a Ciudad Alfa en el sistema mundial de las ciudades globales.²⁹ Sin embargo, el Programa precisaba que la ciudad competitiva debía ser a la vez incluyente, es decir, el crecimiento económico tenía que traducirse en empleos productivos, mayor calificación del capital humano, elevación de la productividad y los salarios, mejor distribución del ingreso y, en general, bienestar social y personal para el conjunto de la población.

26. La noción de espacio público se ha utilizado a tal grado que ha perdido consistencia y sirve para justificar cualquier acción gubernamental.

27. Los Ejes Estratégicos fueron: Reforma política: derechos plenos a la ciudad y sus habitantes; Equidad; Seguridad y justicia expedita; Economía competitiva e incluyente; Intenso movimiento cultural; Desarrollo sustentable y de largo plazo, y Nuevo orden urbano: servicios eficientes y calidad de vida para todos. El eje transversal fue Gestión pública eficaz y responsabilidad de la sociedad. Cada eje se estructuró en tres perspectivas: equidad de género, ciencia y tecnología, y desarrollo de la vida pública en la ciudad, y dos dimensiones: financiera y metropolitana.

28. Que esa noción de equidad haya sido eclipsada por otros hechos y temas de la gestión es algo que debe analizarse, pero eso excede este trabajo.

29. Aspiración ratificada por Mancera en 2013 (véase la siguiente sección).

Por otra parte, resalta en el Programa que la propuesta de dinamización económica de la Ciudad otorgaba un peso menor a la reindustrialización, sin descartarla, y enfatizaba el papel de las actividades financieras y turísticas.

Las principales estrategias para lograrlo, concernientes a estas notas, eran las siguientes (GDF, 2007: 46-48):

- Un ambicioso programa de inversión en infraestructura pública “que impacte en la productividad, el empleo, la atracción de inversión privada y la protección del medio ambiente”.
- El fomento de los encadenamientos productivos de los sectores agropecuario, industrial, comercial y financiero.
- La reordenación económica ligada al cambio urbano y “su orientación al fomento de las vocaciones económicas de las diferentes zonas de la ciudad”.
- Las sinergias de los sectores público, privado y la inversión extranjera para “la construcción de infraestructura, la prestación de servicios financieros, la industria farmacéutica, el desarrollo de la investigación científica y la generación de nuevas tecnologías”.
- Aumentar los ingresos propios y la independencia financiera del Distrito Federal.
- Una política de empleo integral.
- Promover proyectos urbanos de amplio impacto.

Respecto del Eje Nuevo Orden Urbano, el Programa se dirigía a la constitución de una ciudad funcional, sustentable, eficiente y tecnológicamente innovadora, que fuera “un auténtico espacio de integración social y desarrollo personal”, que garantizara la equidad en el acceso a los servicios mediante la mejora de su distribución territorial, y de la infraestructura

y el equipamiento urbano, “para superar las desigualdades entre las diferentes zonas y los grupos sociales que conviven en la Ciudad de México” (GDF, 2007:72). Entre otras estrategias, se indicaban (GDF, 2007: 76, 77):

- Se generarán proyectos ordenadores y de equipamiento en grandes áreas que están subutilizadas y que tienen un alto potencial para convertirse en detonadores de inversión y desarrollo, para buscar el equilibrio de las desigualdades e incrementar la oferta de equipamiento regional y local.
- Se detectarán zonas o polígonos de la Ciudad donde exista alto grado de deterioro o subutilización de la infraestructura, para su mejoramiento integral y adecuado.
- Se promoverá la inversión inmobiliaria, tanto del sector público como privado, para la ejecución de los proyectos estratégicos de equipamiento y servicios, a través de la realización de foros de financiamiento.

Pero más concretamente, en el Programa Sectorial del Nuevo Orden Urbano³⁰ se señalaban los nodos y corredores terciarios que constituirían los ejes del reordenamiento (Proyectos Ordenadores y Corredores de Integración y Desarrollo, se llamaban), y que, con otros, se mencionan en los Informes de Gobierno: la revitalización del Centro Histórico, obviamente, y del Plan Maestro de Xochimilco, la nueva plaza de la Basílica de Guadalupe, la renovación de la Zona Rosa, de la Plaza de la República y la de Tlaxcoaque, así como las inversiones en los corredores integrales de Reforma (luego Reforma-Alameda y Reforma-Lomas de Chapultepec), Bellas Artes-Garibaldi y Coyoacán-San

30. Documento publicado en la página electrónica de la Secretaría de Desarrollo Urbano.

Ángel, a los que hay que añadir el remozamiento de varias avenidas principales.

Por otra parte, como he citado antes, las propuestas de los parques industriales y tecnológicos y de las aglomeraciones de empresas terciarias como estrategias de desarrollo, se habían planteado desde el gobierno de Cuauhtémoc Cárdenas, con el enorme proyecto mixto (transporte, comercio, servicios, almacenes, educación) de Ferrería-Pantaco en Azcapotzalco, pero cobraron auge durante la administración de Ebrard. Por ejemplo, en esa misma zona se llevó a cabo la edificación del Tecno-Parque Azcapotzalco, del TecMilenio-Ferrería y de la Arena Ciudad de México y, también en Azcapotzalco, del complejo El Rosario (un CETRAM,³¹ un gran centro comercial y una unidad habitacional) que, por cierto, no resolvió sino complicó el tránsito vehicular y peatonal en esa zona.³² En 2008 se anunciaron cuatro “ciudades del cono-cimiento”, aunque al final de esa administración el único proyecto que iba tomando forma era Biometrópolis (Ejeja, 2014a).³³

Sería injusto no mencionar, junto al impulso de los grandes proyectos urbanos de tipo terciario referidos antes, el formidable despliegue de obra pública que se realizó entre 2007 y 2012 en materia hidráulica, vial, de transporte, de rehabilitación de unidades habitacionales y de mejoramiento barrial (como el proyecto Tepito), de atención social (como los hospitales de Tláhuac, el Ajusco Medio e Iztapalapa) y de diversos

proyectos medianos y pequeños relativos a lo que se etiquetó como recuperación de espacios públicos. No obstante, en un balance de conjunto, puede afirmarse que la política del período sólo reforzó el orden urbano vigente.

El cuarto período

Durante su campaña electoral, en términos de desarrollo urbano, Miguel Mancera hizo referencia en varias ocasiones a la creación de Zonas de Desarrollo Económico y Social (ZODES), aunque nunca especificó sus características. De algún modo remitía sin decirlo a un proyecto alternativo que la UNAM había elaborado bajo otro patrocinio político. No está de más comentarlo un poco, ya que en cierto modo concretiza algunos aspectos de la idea general de Ciudad que ha prevalecido entre los gobiernos locales, a la vez que ofrece una visión parcialmente distinta en otros aspectos de lo que debería hacerse con la estructura urbana de la Ciudad de México en la parte correspondiente al Distrito Federal. Básicamente, la propuesta recogía la idea de la reindustrialización de la Ciudad, concretándola en conglomerados industriales, es decir, “empresas aglomeradas espacialmente que por su encadenamiento propicien la generación de rendimientos crecientes y ventajas para la actividad local a fin de que se desempeñen como elementos detonadores del desarrollo económico y social” (PUEC, 2011:33). A la creación de estas aglomeraciones encadenadas se añadían diversas medidas que apoyaban la denominada economía social solidaria para configurar verdaderas fuerzas de dinamismo económico con sentido incluyente. Para ello se definían cuatro Zonas de Desarrollo de acuerdo con sus característi-

cas urbanas y económicas tradicionales: Oriente, Norte, Sur-Oriente y Centro, en cada una de las cuales se ubicaban varios conglomerados y centros de la economía social solidaria. Desde mi punto de vista, el esquema tenía dos virtudes muy importantes que lo diferenciaban de las estrategias dominantes: por un lado, subrayaba la trascendencia de priorizar las zonas de la Ciudad en función de sus rezagos sociales, urbanos y económicos, y no de su potencial exportador, lo que significaba que la estrategia de desarrollo urbano debía poner atención especial a las áreas que por décadas habían sido menospreciadas por la planeación y las políticas de desarrollo, una de cuyas consecuencias y condiciones consistía en expandir el mercado interno. Por el otro, hacía de los conglomerados industriales –una especie de distritos industriales de tipo clásico– los componentes del desarrollo de zonas más bien amplias y no acotamientos territoriales aislados de su contexto.

Pero el nuevo gobierno no retomó ese planteamiento. A fines de 2012 se inició la consulta pública para la elaboración del Programa General de Desarrollo Urbano 2010-2017 que estaba pendiente desde un par de años antes. La propuesta despertó muchas críticas y oposición en todos los sectores, pues, entre otras cosas, facultaba al jefe de gobierno a establecer áreas de gestión/actuación/acción estratégica para el desarrollo urbano,³⁴ es decir, le facultaba para decidir a discreción; y tuvo que suspenderse.³⁵ En cambio, en septiembre de 2013 se dio a conocer el Programa General de Desa-

rollo 2013-2018 (GDF, 2013) elaborado por la Jefatura de Gobierno, que si bien plantea, por una parte, una ciudad compacta,³⁶ policéntrica, dinámica y equitativa,³⁷ con lo que sigue los grandes trazos del modelo establecido desde 1997, por otra parte, representa, a mi juicio, un cierto viraje respecto de los programas anteriores que ya he comentado aquí, porque parece apuntar más que ellos a un desarrollo más equilibrado e integrado de la Ciudad de México, tanto en lo territorial como en lo urbano, lo económico y lo social.

Quizá la mayor debilidad del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 (GDF, 2013) resida en su pretensión de abarcabilidad, es decir, se ha preferido un programa omnicomprensivo que, por lo mismo, se sitúa en un alto nivel de generalidad.³⁸ No está mal que haya un documento que ofrezca la visión de conjunto que tiene el gobernante, de manera que la sociedad puede analizarla y en su caso discutirla, sobre todo si esa visión implica una idea de cambio que puede rebasar el período de mandato, o considera acciones que difícilmente podrán tener realización en el plazo corto o mediano. Por eso se extraña un documento de mayor concreción. Pero a pesar de esto y de sus ambigüedades,³⁹ de-

31. Centro de transferencia modal de medios de transporte. El de la Línea 12 en Tláhuac se concesionó en 2013 y el de Taxqueña en 2015 (Milenio, 4/II/15: 19)

32. Se vale introducir la experiencia personal del autor (véase Duhau y Giglia, 2008: cap. 1).

33. El proyecto todavía se ha mencionado recientemente como parte de los desarrollos inmobiliarios en el sur de la Ciudad (El Financiero, 28/01/15).

34. Que se entendieron como mega edificios de 30 pisos (diario Reforma 6/XI/12).

35. En otoño de 2014 se informó que la propuesta seguía en revisión y que tomaba en consideración estudios de académicos y organizaciones no gubernamentales, así como mesas de trabajo de participación ciudadana (GDF, 2014b: 257).

36. Grupos ambientalistas aseguraron que las autoridades confundían la noción de ciudad compacta con la de una verticalización desenfrenada de las edificaciones (diario Excelsior, 31/I/13).

37. Diario Reforma, 5/VI/13.

38. Esto, por lo demás, es una característica de la planeación elaborada más con fines administrativos (cumplir la legislación) que con el propósito de llevarla a cabo.

39. Por ejemplo, no hace distinción entre microempresas y empresas pequeñas y medianas.

ficiencias técnicas⁴⁰ y excesos,⁴¹ contiene algunas líneas de acción que me parecen adecuadas y relevantes. Menciono dos. Por ejemplo, en el Eje 3 (Desarrollo Económico Sustentable), Área de Oportunidad 5 (Inversión, Empleo y Áreas de Desarrollo), la Meta 1 del Objetivo 1 es: “Orientar la inversión pública e incentivar la inversión privada, mediante proyectos de coinversión, hacia zonas cuya infraestructura urbana y estructura de oportunidades resulten insuficientes para satisfacer las necesidades de la población”. El Objetivo 2 consiste en: “Activar de manera participativa y bajo la rectoría de los poderes públicos, el desarrollo económico en múltiples espacios de la Ciudad a partir de proyectos de inversión pública y de coinversión, basándose en la política de recuperación de espacios públicos e infraestructura económica y social”. La Meta 3 del Objetivo 2 es: “Reactivar la economía y la convivencia social de los espacios públicos prioritarios, para recuperar el tejido social y la calidad de vida en cada una de las delegaciones de la Ciudad de México”. En estas líneas deben resaltarse tres cosas que parecen embozadas: la necesidad de atender prioritariamente (pues es la Meta 1 del Objetivo 1) las zonas deficientes en materia de infraestructura y servicios, la relevancia de la inversión pública para hacerlo y la importancia de la descentralización y la participación ciudadana para “recuperar el tejido social y la calidad de vida”.

En el Eje 4 (Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura), Área de Oportunidad

1 (Patrón de Ocupación Territorial), hay algunos enunciados que retoman el modelo de ciudad esbozado desde 1997 y que, de cumplirse, transformarían radicalmente la estructura de la Ciudad. Así, el Objetivo 1 propone: “Orientar el desarrollo urbano hacia una ciudad compacta, dinámica, policéntrica y equitativa, que potencie las vocaciones productivas y que fomente la inversión, para alcanzar un patrón de ocupación eficiente que induzca la redistribución de la población a zonas que combinen los diversos usos del suelo, mejore la infraestructura pública, aproxime el empleo y los hogares a las redes de transporte público y propicie la equidad territorial”. Dentro del mismo Objetivo, la Meta 2 propone: “Desarrollar una estructura urbana que reconozca las diversas vocaciones y capacidades en el uso del suelo, infraestructura y servicios de cada región o sector del territorio”, y la Meta 3: “Desarrollar programas de obras y mantenimiento de infraestructura pública, principalmente en el oriente de la Ciudad de México, que promuevan la equidad en la capital”. De nuevo, destaca la intención de atender una de las zonas con más graves problemas (el oriente), la de reorientar el desarrollo urbano hacia una estructura más homogénea y eficiente, y el papel motor del sector público.

Por otro lado, se ha hecho referencia al deseo de que la Ciudad de México se convirtiera en Ciudad Alfa.⁴² Según la clasificación del Centro de Estudios para la Zona Metropolitana (CEZM, 2006: 18).⁴³ Las Ciudades Alfa contienen centros de decisión económica de alcance

mundial y utilizan tecnologías muy avanzadas, como Nueva York, Londres, Tokio y París. Por su parte, las Ciudades Beta tienen centros de alcance continental o regional, como Toronto, San Francisco y Sao Paulo, en América; y las Ciudades Gama, centros de importancia nacional. En ese sentido, el jefe de gobierno se ha referido a una ciudad que desarrolle tecnología de “mentefactura” pero también a que el desarrollo sea de tipo “endógeno”.⁴⁴ Esto último resulta interesante no sólo debido a que, como se ha visto, en los años anteriores el énfasis se puso en la competitividad externa de la Ciudad (o “desarrollo hacia afuera” si se acepta la analogía), sino también por ver cómo se armaría la endogeneidad del desarrollo.⁴⁵

Aunque no es materia de esta revisión y es pronto para evaluar los resultados de la planeación elaborada recientemente, no está de más mencionar que en el Segundo Informe de Gobierno (GDF, 2014a) no hay ninguna referencia a decisiones de carácter estratégico que pudieran llevar a un cambio estructural en la Ciudad. En cuanto a proyectos de desarrollo territorial, aparte de los ubicados en el Centro Histórico, sólo se mencionan la remodelación de la avenida Masaryk, el Plan Maestro de la Ciudad Administrativa en la Colonia Doctores y el de Granada (más conocido como Nuevo Polanco, compuesto por 12 colonias), así como el mejoramiento de espacios públicos en Iztapa-

palapa, específicamente en la Unidad Habitacional Santa Cruz Meyehualco y en el parque CRI-CRI (GDF, 2014a: 201, 265, 266 y 287).

Por otra parte -ya que están indisolublemente ligadas- es importante mencionar que de 1997 a 2014 la política económica del gobierno de la Ciudad apareció subsumida en la de desarrollo urbano y supeditada a la reorientación de la política económica federal. Sin embargo, en febrero de este último año, y luego de dos décadas sin cambio, se aprobó una nueva Ley de Desarrollo Económico bajo tres principios: “1) afirmar la autonomía del Distrito Federal también en materia económica; 2) dotar de instrumentos de política económica necesarios para el crecimiento de una gran Ciudad, y 3) actualizar la legislación económica con los temas obligados de los gobiernos modernos: sustentabilidad, productividad, competitividad, formalidad, cultura de la empresa, información, transparencia, etc.”⁴⁶ En la misma línea, en octubre de 2014 se publicó el Programa Sectorial de Desarrollo Económico y Empleo 2013-2018, que contiene algunos planteamientos muy sugerentes, aunque en materia de desarrollo territorial no deja de padecer las ambigüedades de los demás documentos de planeación que hemos revisado en este trabajo. ¿Cómo se contempla la transformación de la estructura urbana desde la política económica local? En la Presentación del programa económico se plantean dos preguntas clave: qué futuro para la Ciudad y “qué política de desarrollo económico y empleo podemos y queremos aplicar”. Las respuestas a ellas -se dice en primer lugar- “deben contribuir a elevar la competitividad nacional e internacional de la ciudad”.

40. Por ejemplo, las metas están no están establecidas en términos evaluables de resultados.

41. Pretende, por ejemplo, “Fomentar la consolidación de por lo menos 10 cadenas productivas o de servicios al año, que se traduzcan en beneficios para el 80% del sector empresarial de la Ciudad de México a través de desarrollo por contrato o relaciones de proveeduría de largo plazo” (cursivas GEM).

42. Miguel Mancera al anunciar inversiones por 9 mmd (diario Reforma, 8/II/13; diario Milenio, 4/V/13).

43. El estudio retoma la clasificación inspirada en la obra de Saskia Sassen y elaborada en la Universidad de Loughborough (<http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb5.html>).

44. Diario Reforma, 11/I/13.

45. Inclusive, según Metrópolis 2025, la consolidación de la Ciudad de México como Ciudad Beta exigía: 1) elevar el nivel de vida de la gente, disminuyendo la pobreza y la exclusión socioterritorial; 2) grandes inversiones en infraestructura y equipamiento para elevar la productividad, las actividades de alto valor agregado y las telecomunicaciones a nivel internacional; 3) un ambiente de seguridad pública y cultura cosmopolita; 4) servicios públicos eficientes y 5) coordinación a nivel metropolitano (CEZM, 2006: 18 a 22).

46. Salomón Chertorivski, secretario de Desarrollo Económico (diario El Financiero, 24/02/14).

Luego se indica que eso se basará en una política laboral que ponga en el centro la generación de empleos dignos. En seguida se retoma la perspectiva de la ciudad global: “Con el objetivo de proseguir con una trayectoria económica ascendente, la Ciudad de México debe tomar la iniciativa y dar pasos importantes para convertirse en un actor económico global con capacidad de innovar y generar riqueza” (GDF, 2104b: 47).⁴⁷ La Introducción es más minuciosa: se admite que el “crecimiento económico no implica automáticamente un aumento del bienestar para todas las personas”, sino que se requiere “la existencia de instituciones, herramientas y políticas que permitan redistribuir la riqueza”. En ese sentido:

La misión del gobierno del Distrito Federal en el ámbito económico es ser un catalizador para que la Ciudad de México sea una de las metrópolis líderes globales con un alto compromiso social: una urbe caracterizada por una economía competitiva y en crecimiento cuya meta última es elevar el bienestar y la calidad de vida de sus habitantes. Para cumplir con este objetivo, la política de desarrollo económico de la capital debe afrontar un contexto de creciente exigencia: impulsar la competitividad al tiempo que se privilegia el bienestar de las personas y la sustentabilidad ambiental (ibíd., 48).

¿Cómo se aterrizan esas intenciones? El Programa está organizado en cuatro Áreas de Oportunidad: la primera (Empleo con Equidad), se enfoca

47. Además, el secretario de Desarrollo Económico afirmó que la nueva política económica “no ortodoxa” del gobierno de la Ciudad impulsaría “proyectos de intervención masivos en zonas consideradas estratégicas” (diario El Financiero, 09/04/14).

principalmente al cuidado de los derechos laborales de los trabajadores y de los grupos que se encuentran en condiciones de vulnerabilidad. La tercera (Desarrollo Empresarial y Competitividad), está enfocada al fomento de la actividad empresarial, sobre todo de MyPIMES. La cuarta (Innovación, Ciencia, Tecnología y Sector Productivo), a promover la innovación, la ciencia y el desarrollo tecnológico con fines productivos. Sólo la segunda (Inversión, Empleos y Áreas de Desarrollo) contempla la dimensión territorial, pero a un nivel muy incipiente. Se reconoce que “las inversiones no se distribuyen de forma homogénea dando lugar a fenómenos de desigualdad urbana”, que favorecen a delegaciones como “Coyoacán, Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, articuladas alrededor del eje económico conformado por las avenidas Insurgentes Sur y Paseo de la Reforma, ubicadas en el oeste y sur del Distrito Federal” (ibíd., 66) Tal desigualdad no sólo “deteriora la calidad de vida de una fracción significativa de los habitantes”, sino que también “impide el desarrollo económico, pues limita la expansión del consumo y del empleo generando un uso ineficiente del territorio”. Para revertir ese patrón, el gobierno desarrollará, en asociación con los inversionistas privados, proyectos que “explotarán las ventajas con que cuenta el DF”, mediante corredores comerciales, de servicios e industriales; consolidación y especialización de las vocaciones productivas de cada localidad; aprovechamiento del patrimonio inmobiliario, y recuperación de espacios públicos con las comunidades barriales y las organizaciones sociales, entre otras medidas. (ibíd., 67). El Área de Oportunidad Inversión, Empleos y Áreas de Desarrollo del Programa tiene dos objetivos, nueve metas y 38 submetas. Es significativo que de estas últimas, sólo en cinco se

enuncia su localización concreta: ocho proyectos en Iztapalapa y Gustavo A. Madero (1.3 y 3.1) y tres proyectos y un programa de ordenamiento territorial en Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta (1.6, 1.7 y 2.2).

En contraste, la política visible de la actual administración en cuanto a la estructura urbana ha dejado de lado el desarrollo del tejido urbano en las zonas de mayor necesidad social y ha puesto el énfasis en los megaproyectos localizados de la ciudad global más que en los proyectos de desarrollo de la ciudad popular. El proyecto emblemático ha sido la Ciudad de la Salud en Tlalpan, anunciado a fines de 2013. Durante ese año y 2014 se habló de varios proyectos similares.⁴⁸ Finalmente, en 2015 se propuso una “ciudad del futuro” en el terreno que dejará el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) cuando sea sustituido por el nuevo aeropuerto de Texcoco: “El proyecto deberá detonar una mejora económica y social en el oriente de la ciudad”. Allí, “cabe un Bosque de Chapultepec, más algún desarrollo universitario, de vivienda, espacios de parques de tecnología, espacios deportivos. En el aeropuerto cabría toda una colonia urbana.”⁴⁹

48. Según los desarrolladores inmobiliarios, en la Ciudad hay 10 corredores de edificios corporativos que tienen impacto en la construcción de viviendas y espacios mixtos para las personas que laboren en ellos: Bosques de las Lomas, Insurgentes, Interlomas, Lomas Altas, Lomas Palmas, Toreo, Periférico Sur, Polanco, Reforma y Santa Fe (Reporte de Newmark Grubb, en Mercados, suplemento de Milenio, 8/XII/14, p. 12). Aunque los inversionistas no descartan el oriente de la Ciudad: Iztapalapa tendrá su mall con parque de diversiones y montaña rusa, en los límites con la delegación Xochimilco (diario El Financiero, 4/02/15).

49. Declaración del Secretario de Desarrollo Económico, Salomón Chertorivski (Milenio, 10/03/15: 25).

Reflexiones finales

En este trabajo se ha hecho una disección de las orientaciones de los principales documentos de planeación del desarrollo urbano de la Ciudad de México (el Distrito Federal) de 1997 a la fecha, con el fin de contribuir a una reflexión sobre sus alcances reales. Se ha mostrado que los planteamientos han oscilado entre dos modelos que pueden caracterizarse metafóricamente como la ciudad global y la ciudad popular. Estas dos nociones han coexistido sin llegar a conciliarse en políticas integrales. Un breve recuento de la información disponible permite apreciar que se ha tendido a privilegiar los proyectos territorialmente acotados en las áreas consolidadas y de mayores ingresos, inscritos en la lógica de la competitividad como ciudad global, mientras que los documentos revisados no contienen los mecanismos que apunten a traducir una mejor posición nacional e internacional de la Ciudad en una menor desigualdad de la estructura urbana, productiva y social. (Cuadro I, ver página siguiente).

A propósito de las políticas aplicadas en la delegación Iztapalapa, Jordi Borja señalaba tres criterios para definir una política urbana de carácter progresista o de izquierda:⁵⁰ 1) priorizar políticas sociales para las poblaciones más vulnerables y los territorios más deficitarios, aunque se trata de “políticas de urgencia” para atender necesidades mínimas que alivian la pobreza pero “tienen una incidencia escasa en reducir la desigualdad social”; 2) las políticas urbanizadoras y de intervención “sobre la ciudad existente”, destinadas a lograr en el mediano plazo ampliar la infraestructura, mejorar la movilidad,

50. “¿Se pueden hacer políticas progresistas en las ciudades actuales?” (La Jornada, 15/12/13: 31).

Cuadro I. Orientaciones principales de los documentos de planeación urbana de la Ciudad de México 1997-2014

Períodos	Documentos	Orientaciones principales
Hasta 1997	ARDF (1996) Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal Eibenschutz (1997) Bases para la planeación del desarrollo urbano en la Ciudad de México	Mejorar el nivel y la calidad de vida de la población, con eficiencia y competitividad Potenciar las ventajas que ofrece la ciudad como nodo comercial y de servicios a nivel internacional Impulsar el cambio estructural estimulando un funcionamiento más eficiente en los mercados de trabajo y capital, así como del abasto y el comercio Impulsar zonas de fomento económico (mediante las áreas de actuación) que cumplieran con los siguientes criterios: elevada generación de empleos productivos y bien remunerados; reducido impacto ambiental; desarrollo de la micro, pequeña y mediana empresa; articulación a través de economías de aglomeración, y contribución directa e indirecta a las exportaciones Atender prioritariamente las delegaciones Iztapalapa, Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta
1997-2000	Eibenschutz (1999) La nueva política de desarrollo urbano y vivienda del gobierno de la Ciudad de México Eibenschutz (2002) Experiencias de planeación urbana en la Ciudad de México	Mejorar la calidad de vida de todos los habitantes, en particular de los menos favorecidos, y desarrollar entre todos un proyecto alternativo de ciudad en el horizonte del próximo siglo Lo posible y necesario: ordenar, regular y mitigar sus efectos contradictorios sobre el desarrollo económico y social Consolidar y dignificar la estructura urbana existente y aprovechar al máximo la inversión histórica acumulada Para la reactivación de la economía, estimular el mercado y reforzar en paralelo el control del uso del suelo Sustentabilidad, redensificación y reciclamiento, mezcla de usos del suelo y policentralidad para un funcionamiento más eficiente de la Ciudad y para el rescate de la vida comunitaria Participación activa del sector público en la regulación de la estructura urbana, tanto a través de inversión directa en la dotación de infraestructura y de servicios como de la regulación del capital privado
2000-2006	GDF (2001) Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2000-2006 ALDF (2003) Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal	Ciudad democrática, equitativa y sustentable. Primero los pobres Generación de proyectos integrales de actividades productivas, comerciales, de servicios y vivienda localizados sobre las áreas con potencial de desarrollo y aprovechamiento integral de las áreas industriales establecidas mediante el otorgamiento de estímulos a la localización de la micro y pequeña industria compatible con los usos de las áreas circundantes. Desplegar la vocación productiva, la capacidad competitiva de la Ciudad y la equidad de los beneficios del crecimiento a partir del apoyo a las micro, pequeñas y medianas empresas manufactureras y de servicios, así como del impulso a su especialización económica en sectores claves, como los de alta tecnología, y en sectores emergentes de gran potencial, como el de los mercados ambientales. Promover un nuevo tipo de desarrollo industrial, en el que la alta especialización de diversas unidades económicas coexista con el fomento de la economía popular

Períodos	Documentos	Orientaciones principales
2000-2006	GDF (2001) Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2000-2006 ALDF (2003) Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal	Creación de los parques industriales de alta tecnología y de servicios especializados para proyectos de inversión del sector privado Complementar la ciudad global con la popular mediante el impulso del encadenamiento de micro, pequeñas y medianas empresas y la territorialización del fomento de la economía popular con la creación de barrios o comunidades urbanas productivas de unidades microempresariales, así como de corredores y plazas especializadas por tipo de producto Reindustrialización selectiva con parques industriales de alta tecnología para la iniciativa privada, y apoyar la promoción de conjuntos de micro y pequeña industria a través de la obra pública y de la dotación de servicios comunes Inversión en nodos y corredores terciarios de tipo integral (comercio, servicios, cultura y turismo) con el doble propósito de crear empleos y consolidar la estructuración multicéntrica de la Ciudad (megaproyectos)
2006-2012	GDF (2007) Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012 GDF (2007-2012) Informes de Gobierno	Equidad multidimensional Ciudad competitiva e incluyente. Crecimiento con base en la innovación y el conocimiento Fomento de las vocaciones económicas de las diferentes zonas de la ciudad Inversión inmobiliaria en proyectos urbanos de alto impacto 4 Ciudades del Conocimiento
2012-2014	GDF (2013) Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 GDF (2014) Segundo Informe de Gobierno 2013-2014 GDF (2014) Programa Sectorial de Desarrollo Económico y Empleo 2014-2018	Ciudad compacta, policéntrica, dinámica y equitativa Orientar la inversión pública e incentivar la inversión privada mediante proyectos de coinversión hacia zonas cuya infraestructura urbana y estructura de oportunidades resulten insuficientes para satisfacer las necesidades de la población Activar de manera participativa y bajo la rectoría de los poderes públicos el desarrollo económico en múltiples espacios de la Ciudad a partir de proyectos de inversión pública y de coinversión, basándose en la política de recuperación de espacios públicos e infraestructura económica y social Reactivar la economía y la convivencia social de los espacios públicos prioritarios, para recuperar el tejido social y la calidad de vida en cada una de las delegaciones de la Ciudad de México Ciudad Alfa Ciudad Administrativa (en la Colonia Doctores), Plan Granada (más conocido como Nuevo Polanco), y mejoramiento de espacios públicos en Iztapalapa (específicamente en la Unidad Habitacional Santa Cruz Meyehualco y en el parque CRI-CRI) Ciudad de la Salud (en Tlalpan) y una “ciudad del futuro” (en el terreno que dejará el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México)

Elaboración propia con base en los documentos citados.

aumentar la mezcla de funciones y la mixtura social, generalizar los espacios públicos, dotar de vivienda a los sectores de bajos ingresos, fortalecer la identidad, etc., y 3) desarrollar una cultura política urbana alternativa que evite los efectos nocivos de las buenas acciones, impida la mercantilización del espacio y el suelo y “haga del urbanismo y de las políticas públicas un instrumento de transformación social”, lo cual supone cuestionar “tal como ahora está” la regulación de la propiedad del suelo, revisar la regulación del sistema bancario y reorientar el crédito para la vivienda y promover una legislación de reordenamiento del territorio. En suma, podría decirse, establecer las condiciones para hacer efectivo “el derecho a la ciudad”.

Debe reconocerse que las sucesivas administraciones de la Ciudad de México han realizado un enorme esfuerzo en lo que corresponde al primer criterio de Borja mencionado antes, pero que, tras 17 años, las medidas comprendidas en el criterio dos, si bien puestas en marcha algunas de ellas, parecen ser todavía insuficientes para detectar una transformación significativa de la estructura urbana hacia una mayor igualdad en la Ciudad de México. Notoriamente, los elementos del tercer criterio siguen ausentes del esquema.

Como se sabe, la buena factura de los documentos de planeación no garantiza que se apliquen eficazmente. En el caso de la Ciudad de México, más que la “idea de ciudad”, en la que puede haber bastante coincidencia entre los diferentes sectores de la población, dada su multidimensionalidad, lo que parece necesario revisar más a fondo es el modo como pueden articularse realmente los instrumentos para hacer compatibles los propósitos de la ciudad competitiva con los de la ciudad igualitaria so-

bre una base estructural que despliegue una dinámica autorreproductiva. La cuestión no es privativa de la Ciudad de México, obviamente. Como señala Borja, en muchas ciudades los planes urbanos –y los políticos encargados de instrumentarlos– se acogen de algún modo a la “ecuación maravillosa” que concilia competitividad, cohesión social, sostenibilidad, gobernabilidad y participación, pero luego “bien olvidan estos objetivos o bien no concretan medidas para conseguir que se alcancen”, de manera que al final se imponen la retórica, los mercados y “la complicidad de las instituciones”. “Y quizás lo más grave, los profesionales y los investigadores proclaman esos objetivos, pero en la mayoría de los casos no denuncian las causas y los responsables de su incumplimiento” (Borja, 2012: 292). Pero la ecuación –indica este autor– parece tan imposible como necesaria; no hay que descartarla, sino encontrar caminos para su realización, y además cada ciudad debe hallar su propio camino de acuerdo con sus especificidades. Se puede comenzar –sugiere el autor catalán– con la revisión de los contenidos de los términos que dominan las políticas urbanas en nuestros días, como los mencionados antes, y cuya vaguedad o ambigüedad dejan pasar veladamente los principios vertebradores del modelo neoliberal. Competitividad y equidad, por ejemplo, son dos conceptos que se repiten con alta frecuencia en los documentos analizados en este trabajo y que, según él, si se utilizan sin juicio crítico conducen a reproducir el orden establecido.

Puede decirse que, en efecto, en los documentos de la planeación revisados no se dice cómo la competitividad se traducirá en equidad. De hecho, a lo largo de casi todo el período estudiado, el desarrollo de la estructura

urbana de la Ciudad con un perfil igualitario se condicionó al cambio de orientación de la política económica nacional de corte neoliberal. Es decir, se renunció a la búsqueda de una ruta alternativa. En el último tramo de gobierno se insinuó que podría emprenderse una política local más proactiva, pero hasta ahora no hay ninguna medida de política económica urbana que respalde esa intención.⁵¹

51. Las únicas decisiones de inspiración heterodoxa han sido el incremento a los salarios y la basificación de los trabajadores eventuales del GDF, pero no parecen ser suficientes para reorientar la composición estructural de la Ciudad.

Bibliografía

- Aguilar, Luis F. (2010) "Introducción", en Luis F. Aguilar (comp.) *Política Pública*. Biblioteca Básica de Administración Pública GDF / Ed. Siglo XXI. México. Pp. 17-60.
- ARDF (1996) Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal versión 1996. Asamblea de Representantes del Distrito Federal, Diario Oficial de la Federación, México, 15 de julio de 1996.
- ALDF (2003) Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal 2003. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Gaceta Oficial del Distrito Federal, México, 31 de diciembre de 2003.
- Beristain, Javier (coord.) (1999) Los retos de la ciudad de México en el umbral del siglo XXI, ITAM/ Miguel Ángel Porrúa. México.
- Borja, Jordi (2003) *La ciudad conquistada*, Alianza Editorial, Barcelona.
- Borja, Jordi (2012) "El fin de la anticiudad pos-modernista y el derecho a la ciudad en las regiones metropolitanas" en Mireia Belil, Jordi Borja y Marcelo Corti (eds.) *Ciudades, una ecuación imposible*, Icaria/Antrazyt, Barcelona, pp. 279-320.
- CEZM (2006) *Metrópoli 2025: Una visión para la Zona Metropolitana del Valle de México*. Centro de Estudios para la Zona Metropolitana, A.C. México, abril de 2006.
- Cordera, Rolando, Ramírez Kuri, Patricia y Ziccardi, Alicia (coords.) (2008) *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI*. Ed. Siglo XXI. México.
- Duhau, Emilio y Giglia, Ángela (2008) *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*. UAM-Azcapotzalco/Siglo XXI Ed. México.
- Ejeja Mendoza, Guillermo (2014a) "Ciudadela. Una estrategia de desarrollo urbano en la Ciudad de México", en *Anuario de Espacios Urbanos 2014*. CyAD/UAM Azcapotzalco. Pp. 123-147.
- Ejeja Mendoza, Guillermo (2014b) "Pobreza y desigualdad socioterritorial en la Ciudad de México: el problema estructural y los límites de la política social", en *Sociológica*, año 29, núm. 83, septiembre-diciembre, pp. 87-127.
- Ejeja Mendoza, Guillermo (2011) *Política pública, cambio institucional y calidad educativa*. UAM Azcapotzalco. México.
- Eibenschutz H., Roberto (2002) "Experiencias de planeación urbana en la ciudad de México", en Lucía Álvarez, Ma. Concepción Huarte, Cristina Sánchez-Mejorada y Carlos San Juan (coords.) *¿Una ciudad para todos? La Ciudad de México, la experiencia del primer gobierno electo*. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco. México, pp. 191-197.
- Eibenschutz H., Roberto (1999) "La nueva política de desarrollo urbano y vivienda del gobierno de la Ciudad de México", en Javier Beristain (coord.) *Los retos de la ciudad de México en el umbral del siglo XXI*. ITAM, Miguel Ángel Porrúa, México, pp. 103-124.
- Eibenschutz H., Roberto (coord.) (1997a) *Bases para la planeación del desarrollo urbano en la Ciudad de México*. Tomo I: Economía y sociedad en la metrópoli. Tomo II: Estructura de la ciudad y su región. UAM-Miguel Ángel Porrúa. México.
- Eibenschutz H., Roberto (1997b) "Una estrategia para el futuro de la metrópoli" en Roberto Eibenschutz (coord.) *Bases para la planeación del desarrollo urbano en la Ciudad de México*. Tomo II: Estructura de la ciudad y su región. UAM-Miguel Ángel Porrúa. México. Pp. 413-473.
- Encinas, Alejandro (2006) "La gestión de la izquierda en el gobierno de la ciudad de México", en *Artículos y ensayos de sociología rural* #4, Universidad Autónoma de Chapingo, CIRCA, México, pp. 33-48.
- Flota Ocampo, Enrique (2002) "Tres años en la construcción de un gobierno propio: aportaciones del primer gobierno electo, 1997-2000", en Lucía Álvarez, Ma. Concepción Huarte, Cristina Sánchez-Mejorada y Carlos San Juan (coords.) *¿Una ciudad para todos? La Ciudad de México, la experiencia del primer gobierno electo*. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco. México, pp. 29-44.
- GDF (2001) Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2000-2006. Gobierno del Distrito Federal, Gaceta Oficial del Distrito Federal, México, 4 de diciembre de 2001.
- GDF (2007) Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2007-2012. Gobierno del Distrito Federal. México.
- GDF Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018. Gobierno del Distrito Federal, Gaceta Oficial del Distrito Federal, 11 de septiembre de 2013.
- GDF Gobierno del Distrito Federal. Informe de Gobierno. Varios años (2007-2012).
- GDF (2014a) Segundo Informe de Gobierno 2013-2014, GDF, septiembre, México, file:///C:/Users/G/Downloads/Informe de Gobierno 2013-2014%20(2).pdf
- GDF (2014b) Programa Sectorial de Desarrollo Económico y Empleo, GODF, 27/X/14, pp. 44-107, http://www.salud.df.gob.mx/ssdf/transparencia_portal/Archivos/a14f01/2014%2010%2027.pdf
- Gómez Fonseca, Miguel Ángel (2000) "La economía del D.F. frente a la apertura económica", en Roberto Rico y Luis Reygadas, *Globalización económica y Distrito Federal. Estrategias desde el ámbito local*, Plaza y Valdés, México, pp. 33 a 118.
- Hidalgo, Rodrigo y Janoschka, Michael (eds.) (2014) *La ciudad neoliberal*. Geolibros. Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago. 280 páginas.
- Hiernaux-Nicolas, Daniel (1998a), "Globalización e internacionalización de las grandes ciudades. El caso de la Ciudad de México", Quivera, México, pp. 13-26.
- Hiernaux-Nicolas, Daniel (1998b), "La economía de la Ciudad de México en la perspectiva de la globalización", *Economía, sociedad y territorio*, México, pp. 671-694.
- Hiernaux, Daniel (1997) "La economía de la Ciudad de México: Hacia una nueva agenda", *Economía Informa*, México, pp. 15-24.
- Jusidman, Clara (2002) "La política social de la administración Cárdenas-Robles en el Distrito Federal", en Lucía Álvarez, Ma. Concepción Huarte, Cristina Sánchez-Mejorada y Carlos San Juan (coords.) *¿Una ciudad para todos? La Ciudad de México, la experiencia del primer gobierno electo*, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, México, pp. 97-124.
- Lefebvre, Henri (1974) "La producción del espacio" en *Revista de Sociología*, No. 3, U. Autónoma de Barcelona, pp. 219-229.
- Lefebvre, Henri (1978) *El derecho a la ciudad*, Ediciones Península, Barcelona, [1968].
- Lulle, Thierry y Paquette, Catherine (2007) "Los grandes centros comerciales y la planificación urbana. Un análisis comparativo de dos metrópolis latinoamericanas" en *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 22, núm. 2, mayo-agosto, pp. 337-361, El Colegio de México, A.C., México.

- Mercado Celis, Alejandro (2011) "El cluster de la publicidad en la Ciudad de México", en Alejandro Mercado y María Moreno (coords.) La Ciudad de México y sus clusters. Juan Pablos Editor/UAM Cuajimalpa, México.
- Moreno Carranco, María (2011) "Terciarización económica y la creación del clusters: el megaproyecto de Santa Fe en la Ciudad de México", en Alejandro Mercado y María Moreno (coords.) La Ciudad de México y sus clusters. Juan Pablos Editor/UAM Cuajimalpa, México.
- Parnreiter, Christof (2000) "La Ciudad de México en la red de ciudades globales. Resultados de un análisis y una agenda para una futura investigación", en Anuario de Espacios Urbanos, UAM Azcapotzalco, pp. 189-216.
- Parsons, Wayne (2007) Políticas Públicas. FLACSO México / Miño y Dávila. Buenos Aires.
- Portes, Alejandro, Roberts, Bryan R, y Gromsom, Alejandro (coords.) (2008) [2005] Ciudades latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo. Universidad Autónoma de Zacatecas / M. A. Porrúa. México.
- PUEC (2011) Propuestas para el desarrollo económico, social y urbano en el Distrito Federal. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad/CH/UNAM-ALDF. México.
- Roth Deubel, André-Noël (2002) Políticas Públicas. Ediciones Aurora. Bogotá.
- Samaniego Breach, Ricardo, (comp.) (1992) Ensayos sobre la economía de la Ciudad de México, Pórtico de la Ciudad de México, Ciudad de México Librería y Editora, S.C., Departamento del Distrito Federal, México.
- Sánchez Almanza, Adolfo (2002) "El desarrollo económico de la Ciudad de México. Hacia una evaluación", en Lucía Álvarez, Ma. Concepción Huarte, Cristina Sánchez-Mejorada y Carlos San Juan (coords.) ¿Una ciudad para todos? La Ciudad de México, la experiencia del primer gobierno electo. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco. México, pp. 163-188.
- SEDUVI-GDF (2007) Hacia un Nuevo Orden Urbano, Informe 2006-2007. Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal.
- SEDUVI-GDF (2008) Informe de Actividades 2007-2008. Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Gobierno del Distrito Federal.
- Smith, Neil, Observatorio Metropolitano, Rolnik, Raquel, Ross, Andrew y Davis, Mike. Después del neoliberalismo: ciudades y caos sistémico. Ed. Museu d'Art Contemporani de Barcelona / Universitat Autònoma de Barcelona, Colección Contra Textos. Barcelona. 106 pp.
- Theodore, Nik, Peck, Jamie y Brenner, Neil (2009) "Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados", en Temas Sociales, nº 66, marzo, 1, SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación, Santiago.

La política de suelo del megaproyecto urbano Angelópolis y sus efectos en la periferia poniente de Puebla

Pedro Martínez Olivarez
Doctorando en Diseño en la Línea de Estudios Urbanos
Universidad Autónoma Metropolitana / Azcapotzalco

Resumen

A principios de 1992 el Poder Ejecutivo Federal expropió por causa de utilidad pública una superficie de 1,081.51 hectáreas de tierras ejidales destinadas a la constitución de una reserva territorial para el ordenamiento de la zona metropolitana de la ciudad de Puebla. En los supuestos se ofreció la inclusión de los pueblos y pobladores afectados en el proyecto de ordenamiento territorial, la atención al problema de carencia de vivienda social, y la necesidad de la preservación ambiental, en conjunto, puntos de atención del proyecto de contención urbana. Inmediato a las expropiaciones, el gobierno estatal asumió una política de control intra-territorial bajo el argumento de la planificación regional. Así, el 6 de mayo de 1993 fue presentado por el entonces gobernador de Puebla, Manuel Bartlett Díaz, el Megaproyecto Angelópolis. Esta herramienta de planificación sería un punto de inflexión en el desarrollo urbano de la ciudad de Puebla, lo cual se concretaría con la creación de la Reserva Territorial Atlixcáyotl-Quetzalcóatl y el corredor urbano del distrito de servicios conocido como Angelópolis. En este contexto, veremos cómo a través de lo que fue el megaproyecto urbano, en Puebla quedaría enfatizada la diferenciación entre los marginados urbanos y los privilegiados de la inversión pública y privada selectiva. Ello, a partir de una política de planificación de corte regional en la que quedó de manifiesto la corrupción en torno al uso y destino del suelo como resultado de la vinculación entre funcionarios gubernamentales y promotores inmobiliarios.

Palabras clave: Planificación regional, Política de suelo, Reserva territorial, Megaproyecto urbano.

Abstract

In early 1992 the Federal Executive expropriated for public purposes an area of 1081.51 hectares of common land for the creation of a land reserve for the management of the metropolitan area of the city of Puebla. The government offered the inclusion of villages to the people affected in the draft land use planning, in order to attend the problems of lack of social housing as well as the urge for environmental preservation, taken together as main points of the project management of urban containment. Immediate after expropriation, the state government took a policy of intra-territorial control on the grounds of regional planning. Thus, the then governor of Puebla, Manuel Bartlett Díaz, presented on May 6, 1993 the megaproject Angelópolis. This planning tool would be a turning point in the urban development of the city of Puebla, which would take shape with the creation of the Territorial Reserve Atlixcáyotl-Quetzalcóatl and the urban services corridor district known as Angelópolis. In this context, we will see through what was the urban megaproject in Puebla and how it emphasized the distinction between the urban poor and the privileged populations of selective public and private investment. This, from a regional planning policy which shed light on the way corruption surrounds the use and destination of the soil as a result of the relationship between government officials and developers.

Keywords: Regional planning, Soil Policy, Territorial reserve, Urban megaproject.

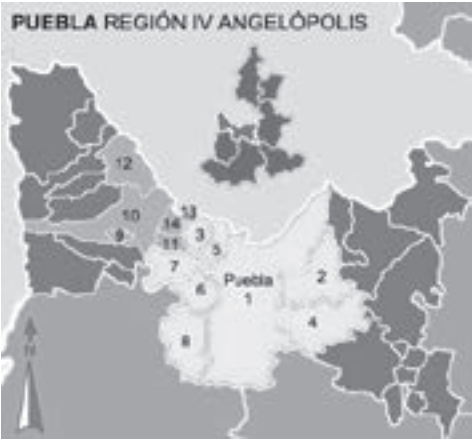
Fecha de recepción:
15 de abril de 2015
Fecha de aceptación:
2 de julio de 2015



La regionalización en pro del encadenamiento planificador

A principios de la década de los noventa, en la ciudad de Puebla la emisión de programas que se sucedieron a favor de la política regional, modificó el panorama territorial hasta ese momento presente mediante el ya conocido ejercicio de la conurbación, cuya forma de concentración pasaría de ocho a 14 municipios.¹ Esto hizo que la planificación se tradujera en el territorio como un escalamiento, es decir, que para el desarrollo de acciones comunes de planificación, el sistema urbano necesitó de una suma de municipalidades en busca de supuestos objetivos comunes. Una dinámica de planificación regional consolidada en 1994 tomando como base a la conurbación de 1979 (Plano 1).

Plano 1. Conurbaciones de 1979 y 1994



1. En 1979 la conurbación estaba compuesta por ocho municipios: Puebla, Amozoc, Coronango, Cuautinchan, Cuautlaningo, San Andrés Cholula, San Pedro Cholula y Santa Clara Ocoyucan. Para 1994 el gobierno estatal realiza una nueva declaratoria de conurbación de 14 municipios en donde se sumarian a los anteriores: Domingo Arenas, Huejotzingo, Juan Crisóstomo Bonilla, San Martín Texmelucan, San Miguel Xoxtla y Tlaltenango.

Región IV Angelópolis

Conurbación de 1979		Conurbación de 1994
1. Puebla	5 Cuautlancingo	9. Domingo Arenas
2. Amozoc	6. San Andrés Cholula	10. Huejotzingo
3. Coronango	7. San Pedro Cholula	11. Juan Crisóstomo Bonilla
4. Cuautinchan	8. Santa Clara Ocoyucan	12. San Martín Texmelucan
		13. San Miguel Xoxtla
		14. Tlaltenango

Autor: Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal. (Plano con modificaciones propias). Fuente: Los Municipios del Estado de Puebla de la Enciclopedia de los Municipios de México.

Es necesario conocer el panorama que desde las décadas de los años setenta y ochenta ha - bía normado el comportamiento territorial es - tatal para poder entender esta configuración espacial. Uno de los niveles en los que se divi - dió la organización territorial en estos años fue el de las llamadas regiones, siendo la Región Centro la que correspondió al sistema de lo - calidades donde se ubicó el contexto espacial de la ciudad de Puebla.² En este tenor, además de la capital, ciudades como Cholula, Atlixco y Texmelucan coadyuvaron a integrar una uni -

2. La Región Centro en el estado de Puebla, fue un sistema territorial de 36 municipios que además agrupó a cinco sub - sistemas. En el caso de nuestro estudio, para 1990 los sub - sistemas IV y V agrupaban con excepción de Cuautinchán, Domingo Arenas, Juan Crisóstomo Bonilla, Ocoyucan y Tlal - tenango a los nueve municipios restantes de la conurbación declarada en 1994. Al transcurrir los años, en 1999, nueva - mente se re-configuraría el escenario territorial y partes de la Regiones IV y V se fusionaron para dar paso a la denominada Región Angelópolis compuesta por 27 municipios.

dad productiva que desvinculaba al resto de poblados por la ausencia de centros relevan - tes, desplegándose un proceso de apropiación diferencial del territorio (Cabrera, 1994:81).

Lo anterior se entiende partiendo del aná - lisis de la región como un sistema económico territorial. Desde esta perspectiva, la alta con - centración de desarrollo y el cambio en las ac - tividades sectoriales que se desplegaban, y por lo tanto, mantenían un constante crecimiento urbano a costa de lo rural,³ era también pro - ducto de la desestimación por parte del poder estatal de los poblados con grado de marginali - dad, y que por lo tanto, imprimió una atención permanente de la política pública a favor de la ciudad capital y de los centros con mayor dina - mismo (Cabrera, 1994:80).

Podemos entonces decir que desde su dis - posición como un sistema organizacional que se traduce en el control de ciertos puntos es - tratégicos, la regionalización fue un hecho que mantuvo una interrelación permanente entre los instrumentos de planificación y la confi - guración espacial, y que en el caso de Puebla, fue un elemento que contribuyó a una cons - trucción normativa de la zona conurbada, incidiendo directamente en lo que fue el en - cadenamiento e imbricación de la planificación como medio para mantener el control terri - torial a favor de la ciudad central (Plano 2).

Podemos afirmar entonces que la planifica - ción regional de Puebla fue resultado de una

3. Menciona Cabrera (1994: 195, 273) que tan sólo entre 1970, 1980 y 1990 los sectores productivos en la región, respecto a la población económicamente activa, sufrieron deslizamientos que dieron como resultado los siguientes de - crementos e incrementos de concentración: el primario pasó del 55.96% al 41.39% y concluyó en 24.31%, el secundario pasó de 17.53% al 15.15% y concluyó en 34.31%, y, por último, el terciario fue de 21.20% al 22.20 y concluyó en 34.31%. Una muestra de la terciarización en la economía.

Plano 2 . Ámbito de influencia regional de la ciudad de Puebla.



Esquema de ordenamiento urbano de la Zona Metropolitana de la ciudad de Puebla. Autor: Gobierno del estado de Puebla. Gobierno del municipio de Puebla. Fuente: Reverso de la Hoja 1 del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Puebla, edición 1992. Mapoteca "Jorge A. Vivó Escoto" de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

cadena de acciones que construyó el gobierno estatal a partir de una estructura intermuni - cipal para favorecer a la ciudad central. Un he - cho que quedó reflejado en el Megaproyecto

Angelópolis, y del cual se desprendieron nue - vos programas regionales. Así, la política regio - nal estatal quedó conformada por el Programa de Desarrollo Regional Angelópolis del 10 de

septiembre de 1993, el Programa Regional de Ordenamiento Territorial de la Zona Centro-Poniente del estado de Puebla del 25 de marzo de 1994 y el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuatlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula del 9 de agosto de 1994.⁴

La política de planificación para el Megaproyecto Angelópolis fue desarrollada en tan sólo año y medio. La inmediatez en su planificación implicó que autores como Cabrera, Guerrero y Nava la definieran como una programación en cascada, y que ante su verticalidad, fuera tan avasalladora que no tuvo cuestionamientos políticos (2008: s/p). Esta confluencia de proyectos permitió el control territorial a favor de la ciudad central mediante la ejecución expedita. Con lo cual podemos decir que, en este caso, con la libertad de emisión y rapidez de aplicación se pudo concebir una región por lo menos en el sentido territorial, con una ciudad funcionando como centro (Boisier, 2006:177).

Vemos entonces que la reorganización territorial mediante la inclusión operativa de pueblos colindantes fue una estrategia donde la ciudad central merecía un tratamiento especial (Gobierno Municipal, 1994:36). Lo anterior no resulta del todo pernicioso si en dicha política de diferenciación se establece una unidad territorial que haga de la coincidencia de la política

local y regional un binomio, entendido como la inclusión de todos los implicados en la construcción de la instrumentación. Un engarzamiento de la planificación por inclusión y no por imposición. Sin embargo, ¿qué acción de gestión de suelo había desencadenado esta vorágine planificadora?

El oportunismo político ante la condicionante expropiatoria

Durante el sexenio del gobernador Mariano Piña Olaya,⁵ la política pública mediante la verticalidad en su ejecución fue afín con el autoritarismo que representaban los decretos de expropiación. Estos fueron una alternativa recurrente en el marco jurídico para hacerse del recurso suelo. Así, la expropiación en este periodo fue la recurrencia de un Estado que gestionaba suelo en correlación al derrotero del mercado inmobiliario: especulación y desarrollo de rentas urbanas.

Siendo la expropiación la principal acción de gestión de suelo, una de sus características fue que en muchos casos se fincó en la tierra ejidal, lo cual la volvería socialmente conflictiva y violenta.⁶ Hasta 1992, año en que se efectúa la Reforma Agraria, el campesino no tenía derecho

5. Mariano Piña Olaya fue gobernador del 1 de febrero de 1987 al 31 de enero de 1993. Fue diputado federal por Puebla en la LII Legislatura de 1982 a 1985, en la cual ocupó el cargo de presidente de la Gran Comisión.

6. Años atrás en Puebla ya se habían desarrollado expropiaciones bajo el pretexto de construir un mejor desarrollo urbano y que rompieron la paz social por la intervención del Estado en suelo ejidal. Caso concreto fue la expropiación de 425 hectáreas de tierras ejidales pertenecientes a los ejidos de San Baltazar Campeche y La Resurrección en 1984, a raíz de dos reservas territoriales al sur y norte de la ciudad que el gobierno del estado había delimitado sobre zonas ya integradas al tejido urbano (Melé, 1994:148).

a traspasar la tierra a manos privadas, lo que favorecería al Estado con respecto al derecho a su capitalización.⁷ En aras de la utilidad pública, el gobierno formulaba argumentos para aplicar el recurso jurídico del embargo del suelo social. Esta fue la base jurídica que, en detrimento de las porciones ejidales adyacentes a la ciudad, dieron origen a una forma de producción del espacio urbano bajo la directriz de la política de reservas territoriales y el argumento del desarrollo urbano incorporado de los pueblos rurales al sistema urbano.

A fin de delimitar un polígono de actuación para la política urbana de expansión regional, el 21 de diciembre de 1990 se emitió un instrumento que utilizó la figura de la reserva territorial como mecanismo para ordenar el crecimiento urbano de los municipios conurbados de Puebla, San Andrés Cholula, San Pedro Cholula y Cuatlancingo.⁸ Este proyecto contempló predios particulares no urbanizados significativos y tierras ejidales al poniente de la ciudad (Gobierno del Estado de Puebla, 1990:5).

En el contexto de este proyecto, para 1991 se contemplaron cambios en el uso y destino de suelo de más de mil hectáreas ejidales de Tlaxcalancingo, San Andrés Cholula, Momoxpan y Chautenco, a fin de constituir una reserva territorial para el ordenamiento de la zona metropolitana de la ciudad de Puebla. Este territorio, donde imperaba un modo de vida rural,

7. En México el ejido es una propiedad rural de uso colectivo que quedó principalmente diseñada como política agrícola en el país a raíz de las reivindicaciones posrevolucionarias sobre la tenencia de la tierra para los sectores campesinos. Es considerada como un bien de propiedad del Estado dado en usufructo a ciertos núcleos poblacionales.

8. Periódico Oficial del Estado, 21 de diciembre de 1990. Declaratoria que constituye reservas territoriales para ordenar el crecimiento urbano de los municipios de Puebla, San Andrés Cholula, San Pedro Cholula y Cuatlancingo.

se convirtió en campo de disputa ante su autoritario traspaso de dominio mediante el uso de la expropiación como medio de gestión de suelo por parte del gobierno estatal.⁹

El área declarada como reserva territorial, y para la cual el gobierno estatal solicitó la expropiación a la federación, fue un espacio supuestamente constituido para resolver la proliferación de asentamientos irregulares y la carencia de una política de ordenamiento urbano al poniente de la ciudad. La expropiación tuvo como característica el autoritarismo con el que el gobernador Mariano Piña Olaya ejecutaba el proceso de gestión de suelo: despojo, expulsión y anulación social sin miramientos ante el embargo ejidal. Estos eran hechos de un gobierno que la sociedad ya identificaba por los negocios inmobiliarios y que implicaban a la clase política y ciertos círculos empresariales cuya influencia se hacía patente en la ciudad.

Al anular la participación de las comunidades sociales en los objetivos iniciales de la reserva territorial, el Estado impuso la salida de los habitantes de los ejidos afectados mediante

9. En orden de aparición: 26 de julio de 1991. Solicitud de expropiación de una superficie perteneciente al ejido de San Bernardino Tlaxcalancingo, en el municipio de San Andrés Cholula, Puebla, a fin de constituir una reserva territorial para el ordenamiento de la Zona Metropolitana de la Ciudad de Puebla. 30 de julio de 1991. Solicitud de expropiación de una superficie perteneciente al ejido de San Andrés Cholula, en el municipio del mismo nombre, a fin de constituir una reserva territorial para el ordenamiento de la Zona Metropolitana de la Ciudad de Puebla. 2 de agosto de 1991. Solicitud de expropiación de una superficie perteneciente al ejido de Santiago Momoxpan, en el municipio de San Pedro Cholula, Pue, a fin de constituir una reserva territorial para el ordenamiento de la Zona Metropolitana de la Ciudad de Puebla. 2 de agosto de 1991. Solicitud de expropiación de una superficie perteneciente al ejido de La Trinidad de Chautenco, en el municipio de Cuatlancingo, Pue, a fin de constituir una reserva territorial para el ordenamiento de la Zona Metropolitana de la Ciudad de Puebla. Todas publicadas en el Periódico Oficial del Estado.

desalojos violentos, dando como resultado la resistencia mediante la protesta al todavía proceso de solicitud de expropiación. Esta manifestación social se producía por el acotamiento del Estado al ejido para comercializar con la tierra, un “no” al derecho de transferencia de la tierra que generó el conflicto, como una respuesta ante el autoritarismo del Estado y la corrupción con la que el capital inmobiliario viciaría la política de suelo. El descontento prevaleció entre los afectados ante el despojo de una tierra de la cual se tenía el legítimo usufructo, sujetándolos, además, a indemnizaciones por debajo de los valores de mercado de la tierra.

Empresarios y políticos aprovecharon el anuncio anticipado de la solicitud de expropiación para crear una reserva territorial, con lo cual se generó la especulación sobre lo todavía no consolidado pero ya proyectado. Ante este hecho adquirieron, según los ejidatarios, 733 hectáreas del total solicitado para el proyecto (Melé, 1994:150). Otro hecho detonante del conflicto expropiatorio fue que al limitar a los ejidatarios para que continuaran con el usufructo de la tierra, trasladando en muchos casos de manera irregular el dominio de la misma, se les restringía del beneficio económico de la comercialización del suelo. En general la lógica autoritaria de la planificación en Puebla era la exclusión como un medio de control que permitiría potencializar la intervención en el caso de la renta urbana, como quedó de manifiesto con el paso de los años.

El envilecimiento inmobiliario del aparato gubernamental estatal

Ante la confianza de que el poder estatal los respaldaba jurídicamente para hacerse del sue-

lo de la reserva territorial,¹⁰ empresarios del negocio inmobiliario compraron los terrenos. El gobierno estatal les había ofrecido las tierras sin importar que el gobierno federal aún no le había trasladado el dominio pleno del suelo de la reserva territorial, ya que ni el decreto presidencial respecto a las solicitudes estatales de expropiación se había emitido.¹¹ Además, en medio del proceso de transferencia de tierra entre gobierno estatal y empresarios, se gestó un proceso de corrupción ante el favor de la enajenación. Al respecto, en el artículo periodístico de Mondragón, El Despojo vale, si es Desde el Poder,¹² se señala lo siguiente:

Los terrenos afectados fueron ofrecidos a empresarios de las colonias libanesa y española. Tales inversionistas [...] compraron predios expropiados haciendo dos pagos: uno oficial, con sello de caja de la Secretaría de Finanzas [...] y uno ‘para gastos’ que era cubierto en efectivo en la oficina de Don Alberto Jiménez. [...] el entonces candidato Manuel Bartlett recibió una amplia explicación [...] de personas de clase media, de los problemas que les había

10. Periódico Oficial del Estado, 12 de junio de 1992. Decreto que autoriza al Ejecutivo del Estado a enajenar a título oneroso diversos predios que constituyan las Unidades de Desarrollo Atlixcáyotl y Solidaridad, para destinarse a la vivienda, la industria y el turismo. Estas dos unidades correspondían al espacio de la reserva territorial.

11. En mayo de 1992 la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE) se convirtió en Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL). Esta retomó la idea de constituir reservas territoriales que coadyuvaran al desarrollo urbano, heredando las facultades de la SEDUE como solicitante y beneficiaria de las expropiaciones ejidales. Por lo que en el traslado de dominio le correspondía a esta realizarlos; el gobierno local no era poseedor de los derechos sobre el suelo de la reserva territorial hasta que no se decretara la expropiación federal. Este último punto, al parecer fue soslayado por el gobierno de Mariano Piña Olaya.

12. Texto publicado el martes 17 de febrero de 2011 por Alejandro Mondragón en Status Puebla.

generado la expropiación, pues los comisarios ejidales habían vendido predios a través de minutas [...] a diferentes personas. [...] Vino la expropiación y luego la venta a los empresarios lo que llevó al absurdo de que cada predio tenía de tres a cuatro propietarios: dos o tres compradores con minuta que pagaron a los ejidatarios y el comprador con escritura que le cubrió al gobierno de Piña.

A partir de lo señalado por la prensa, podemos asumir que los intereses privados permearon el proceso de gestión oficial del suelo. Con la venta de la mayor parte de los predios a particulares, el planteamiento social de la reserva territorial pasaba a segundo plano ante el negocio inmobiliario. Además de este hecho de traspaso fincado en la corrupción, se había realizado una transferencia de suelo jurídicamente no consolidada, considerando que aún no se había concretado la transferencia federal de las expropiaciones a manos estatales. De esta manera, el gobierno de Mariano Piña Olaya había mostrado la cara perversa de lo que podemos llamar un Estado que actuó como agente inmobiliario.

Fue hasta el 30 de abril de 1992 cuando el gobierno federal decreta la expropiación de las 1,081.51 ha ejidales que circundaban la periferia poniente para destinarse a la constitución de la reserva territorial para el ordenamiento urbano de la ciudad de Puebla.¹³ Los tiempos

13. Mediante Decretos Presidenciales del 30 de abril de 1992, publicados en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de mayo del mismo año, el Ejecutivo Federal expropió por causa de utilidad pública una superficie de 1,081-51-55-38 hectáreas de terrenos ejidales de los poblados de: Registro 1865, San Bernardino Tlaxcalancingo municipio de San Andrés Cholula 140-69-30.91 hectáreas. Registro 1866, San Andrés Cholula municipio del mismo nombre 696-95-00.50 hectáreas. Registro 1867, Santiago Momoxpan municipio de San Pedro Cholula 84-95-08.31 hectáreas, y Registro 1868,

políticos dejaban bajo tutela del nuevo gobernador Manuel Bartlett Díaz¹⁴ el área expropiada, con lo que el área afectada sería presa de un nuevo proceso de enajenación del suelo.¹⁵ Y si bien los convenios de transferencia entre el estado y la federación se firmaron casi al finalizar el gobierno de Mariano Piña Olaya, Manuel Bartlett Díaz, bajo el pretexto de la serie de anomalías en la enajenación del suelo, intervino jurídicamente sobre los predios cedidos de manera onerosa por su predecesor, con la finalidad de controlar la enajenación del territorio en cuestión y nuevamente disponer de estas tierras.

Siendo aún candidato a gobernador, Manuel Bartlett Díaz se centró en prometer en campaña el desarrollo de proyectos que posicionarían al estado y la ciudad de Puebla a nivel nacional, y en cuyas vertientes se vio implicada la región conurbada al poniente de la ciudad y, por ende, la zona de las expropiaciones. Al llegar a la gubernatura promovió la recuperación de los predios de la reserva terri-

La Trinidad Chautenco municipio de Cuautlancingo 158-92-15.66 hectáreas.

14. Manuel Bartlett Díaz fue Gobernador de Puebla de 1993 a 1999. Durante el sexenio de Miguel de la Madrid Hurtado se desempeñó como secretario de Gobernación y durante la administración de Carlos Salinas de Gortari, fue secretario de Educación Pública.

15. Si bien la solicitud de expropiación de tierras ejidales para crear la reserva territorial se había girado por el gobierno de Mariano Piña Olaya, al no emitirse el respectivo decreto presidencial de expropiación, la SEDUE como solicitante y beneficiaria facultada por el gobierno federal, no podía transferir la propiedad expropiada al gobierno estatal hasta no concretarse el Resolutivo de Decreto. Lo anterior dejó sin efecto las enajenaciones hechas por el titular del poder ejecutivo del estado, siendo hasta el 30 de abril de 1992, ya con el decreto consolidado, que se gira precedente autorizar a la SEDUE para que transmita la propiedad al Gobierno del estado de Puebla, con lo cual los tiempos políticos beneficiaron al gobernador Manuel Bartlett Díaz.

torial cedidos por Mariano Piña Olaya, exigieron a los beneficiados del clientelismo político la devolución de las adjudicaciones ilegales que su predecesor había realizado. Mediante argumentos jurídicos y bajo amenaza de proceder legalmente, Manuel Bartlett Díaz convenció a los empresarios beneficiados de lo conveniente que era devolver los terrenos a manos del gobierno del estado.

Pese a ello, dentro del contexto político de repartición clientelar del suelo y al igual que con Mariano Piña Olaya, el Congreso del Estado concedió su autorización para que el mandatario estatal nuevamente enajenara de manera onerosa o gratuita los predios de la reserva territorial que representaban la superficie expropiada.¹⁶ Lo anterior al no haber surtido efectos jurídicos el proceso de gestión de suelo del gobierno anterior. Se urdía una revancha política al dejar sin efectos la autorización del anterior legislativo para cederla a favor del gobernante en turno.

Para concretar estas ideas en donde estaba implícita la reserva territorial, previamente se desarrolló una maquinaria de planificación: el Megaproyecto Angelópolis. Ésta tuvo como antecedente las promesas de campaña en pro del desarrollo regional, el cual se pretendía cumplir a partir de un megaproyecto, que como plan maestro fue pretencioso desde su definición inicial. Mediante el Megaproyecto Angelópolis se buscaba dar soluciones a los problemas de la región centro del estado y, en el sentido urbano, focalizar su radio de acción en los terrenos de la reserva territorial.

La gran visión progresista del megaproyecto de planificación

Fruto del discurso de campaña política, Manuel Bartlett Díaz impulsó lo que él mismo llamó “el plan más ambicioso desde la fundación de la ciudad de Puebla”.¹⁷ El gobernador, buscaba hacer de la entidad, y en especial de su capital, un centro de desarrollo que denotara modernidad y progreso en el contexto neoliberal y de globalización definidos por la apertura comercial e inversión del capital. Respecto de este último punto, George Klein, representante de empresas norteamericanas de consultoría, expresó: “diferentes empresarios estadounidenses quieren invertir en Puebla, especialmente en el Megaproyecto”.

El 6 de julio de 1993 fue presentado el Megaproyecto Angelópolis. Fue puesto en marcha por el entonces presidente de la república Carlos Salinas de Gortari (Angelópolis, 1993:1), como un compromiso por parte de la federación para destinar recursos económicos mediante la banca de desarrollo. El gobierno de Manuel Bartlett Díaz tenía tal apoyo de parte del gobierno federal, que el megaproyecto, al surgir como una intención de campaña, fue elaborado con tal premura que se presentó a nivel de plan maestro ante las instancias federales para que fuera considerado en los planes nacionales. Se pretendía que el tiempo permitiera desarrollarlo de manera congruente y con una visión a largo plazo. La vaguedad con la que se describieron las acciones urbanas era signo inequívoco de la

opacidad y hermetismo con las que el gobierno estatal desplegaba la política pública.

Así, el Megaproyecto Angelópolis, como herramienta de programación, fue el elemento que generó al paso del tiempo un sistema de planificación de inversión selectiva a partir de su concreción como “Programa de Desarrollo Regional Angelópolis” (PRODA) el 10 de septiembre de 1993.¹⁸ Al conseguir la aprobación presidencial en un corto plazo, y la de la iniciativa privada que veía con beneplácito la propuesta, sobre todo por los medios a través de los cuales sería financiado, vía recursos de la federación y la banca de desarrollo (Angelópolis, 1993:1), Manuel Bartlett Díaz hizo gala de la verticalidad política como una estructura que garantiza la concreción normativa de las ideas de desarrollo mediante relaciones de poder, y en donde la inversión pública, no era sino una estrategia de escala territorial vinculada a la problemática social para el aprovechamiento de la condición urbana como elemento generador de riqueza.

En el PRODA se plantearon de manera general tres proyectos que pretendían coadyuvar al desarrollo de los 14 municipios del proyecto de conurbación de 1994.¹⁹ Estas acciones específicas que consolidarían la zona conurbada de la ciudad de Puebla fueron: a) un corredor industrial, b) un distrito histórico y, c) un distrito habitacional, comercial y de servicios. Aun con la importancia que representaban el corredor industrial y el distrito histórico para hacer de Puebla un importante centro productivo

y turístico, destacó el distrito habitacional, comercial y de servicios (DHAS), nombrado en el documento “Atlíxcáyotl-Solidaridad”, el cual, fue punto de inflexión en el desarrollo urbano de Puebla. Como proyecto, se planteó la urbanización de alta densidad a lo largo de las vías de tránsito que salían de la ciudad (ibíd., 1993:19). Una expansión siguiendo el modelo de metropolización por medio de caminos (Terrazas, 2010:48).

A diferencia del corredor industrial y del distrito histórico, una característica del DHAS fue que no se construiría sobre infraestructura alguna existente, pero sí sobre un punto espacial específico: las 1,081.51 ha expropiadas al poniente de la ciudad en la zona conurbada de Puebla y Cholula (Angelópolis, 1993:20). El DHS, era una intervención en el territorio mediante el proyecto como previsión espacial. Así, la previsión del espacio quedó virtualmente dentro de la reserva territorial, a pesar de que se reconocía en el PROA, la necesidad de mantener cinturones de tierras agrícolas y forestales alrededor de la zona urbana para limitar el futuro crecimiento de la ciudad (ibíd.:19).

Para asegurar el acceso jurídico al colchón de suelo, se requería de un proyecto específico de control de la demarcación territorial. Hasta ahora como proyecto, el DHAS abarcaba un espacio físico que sólo era una idea no concretada como norma. En este sentido habría que ir escalando, imbricando y encadenando la política urbana implementada por el gobierno estatal, con la finalidad de extender los atributos urbanos más allá de la limitante espacial. Partiendo de que es necesaria una norma para definir jurídicamente el espacio, el 25 de marzo de 1994 surgió un instrumento que definió el espacio regulado, el “Programa

16. Periódico Oficial del Estado, 19 de agosto de 1994. Decreto del H. Congreso del Estado, que autoriza al Ejecutivo del Estado, a enajenar a título oneroso o gratuito las áreas destinadas a fines habitacionales, comerciales o de servicios.

17. Todas las declaraciones presentadas en este apartado fueron publicadas como parte del espectro de opiniones acerca de la viabilidad del Megaproyecto Angelópolis, en el Periódico Síntesis del 9 de agosto de 1993. Se extrajeron de un documento que recopila dichas opiniones, y que se encuentra en la Biblioteca del Congreso del Estado.

18. Periódico Oficial del Estado, 10 de septiembre de 1993. Versión abreviada del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis.

19. Los municipios considerados en el Proyecto Angelópolis, son los mismos que se integraron en 1994 mediante el ejercicio de la conurbación, agrupación que fue determinante para consolidar la urbanización al poniente de la ciudad de Puebla.

Plano 3 . Territorio de acción regional del PROCEP.



Síntesis normativa D-4.
Autor: Gobierno del Estado de Puebla. Fuente: Programa Regional de Ordenamiento Territorial de la Zona Centro-Poniente del Estado de Puebla. SEDUEP-ICSH BUAP-CIDER.

Regional de Ordenamiento Territorial de la Zona Centro-Poniente" (PROCEP).²⁰ Así, se re-

20. Periódico Oficial del Estado, 25 de marzo de 1994. Acuerdo firmado por los presidentes municipales, y Acuerdo del Titular del Poder Ejecutivo, por el que se aprueba el Programa Regional de Ordenamiento Territorial de la zona Centro Poniente del Estado de Puebla. A pesar de los cambios y variaciones en el nombre en los distintos programas de la

planteaba la demarcación regional como herramienta de diseño y control territorial, lo que contribuyó a la consolidación del proyecto urbano del PRODA (Plano 3).

política regional, el origen es en todo momento el plan maestro conocido como Megaproyecto Angelópolis.

En resumen, a partir de los lineamientos del Megaproyecto Angelópolis, se dio pauta a un complejo aparato de planificación imbricada que no sólo superpuso parcialmente unos territorios sobre otros, sino que conforme se sucedieron, dispusieron del total territorial que se utilizaría para el desarrollo del DHAS, el cual fue fincado a su vez en un gran enclave cuya determinante espacial quedó sujeta a un nuevo instrumento normativo que escalaba y redefinía el espacio regulado. Los instrumentos de planificación no eran sino mecanismos para no dejar de considerar la regulación de lo externo tratado como interno, es decir, un territorio incluido en otro de mayor extensión, que, aunque con características políticas, administrativas y geográficas diferentes, generaba una sucesiva contracción del espacio a regular, pero, al mismo tiempo, una evidente expansión en el radio de acción.

La determinante regional del enclave territorial

Siguiendo con la dinámica de planificación encadenada, el 9 de agosto de 1994 se emitió el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuatlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula" (PROSUB),²¹ que subyacía en la visión integral de la unidad geográfica del PROCEP, el cual atendería además la configuración territorial modificada de la conurbación de 1994 como parte de la estrategia de integrar una unidad espacial.²² Por lo que con este instrumento se pretendía atender, además

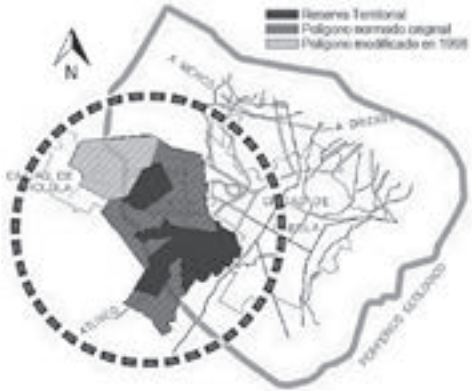
21. Periódico Oficial del Estado, 9 de agosto de 1994. Decreto del Ejecutivo del Estado que aprueba el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuatlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula.

22. Periódico Oficial del Estado, 18 de marzo de 1994. Acuerdo del Ejecutivo del Estado que reconoce y declara formalmente Zona Conurbada de la Ciudad de Puebla y los

de la ciudad de Puebla, a los tres municipios conurbados al poniente de la misma.

Sin embargo, la utilización de la planificación urbana regional como elemento de desarrollo fue sólo un pretexto para validar acciones concretas sobre puntos específicos del territorio. Lo anterior se desprende del hecho de que si bien dicho sub-programa hace referencia a un desarrollo compartido, al enfocarse sobre una poligonal enclavada dentro de otro territorio, la traducción hipotética es que el proceso regional para este caso implicó el deseo de un control intra-territorial, es decir, tal cual establece la definición del prefijo "intra", aquel donde interesa sólo lo que está "dentro de" (Plano 4).

Plano 4 . Territorio de acción del polígono normado



Polígono del PROSUB y la reserva territorial. Autor: Gobierno del estado de Puebla.
Fuente: Programa Subregional de Desarrollo Urbano para los Municipios de Cuatlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula 2011. Modificaciones propias.

Centros de Población localizados en los municipios que se mencionan.

Se puede palpar que en la elaboración del PROSUB el principal objetivo fue el control del uso y destino del suelo de la reserva territorial por parte del gobierno de Manuel Bartlett Díaz. El alcance normativo, mas que una acción para regular el destino del suelo, no era sino una artimaña para extender la expectativa de comercialización de la tierra. Además, en el marco jerárquico del poder como un elemento de definición que establece las relaciones entre el espacio y el ente regulador, hubo una no intervención del poder local, es decir, los ayuntamientos inmiscuidos, lo cual dejó al Ejecutivo estatal la libertad de operación sobre el territorio. Esto permitió construir las condicionantes particulares de planificación donde se desarrolló el complejo e imbricado aparato de planificación, cuya resultante, el enclave territorial, a pesar de su dependencia urbana determinada por el espacio de dominio de la ciudad de Puebla, quedó sujeto a la acción reguladora del gobierno estatal.

A partir de este proceso de planificación, se fortaleció el papel coercitivo de la política regional en la local, se trazaron objetivos particulares y generales a partir del programa de regionalización con los cuales, se pudieron desarrollar intervenciones territoriales concretas. La definición de objetivos y alcances de cada programa fue un pretexto en el que se sujetaron territorios precisos. La imbricación programática fue un elemento donde el territorio se fue deslizando entre lo macro y micro, con lo cual, el espacio dejó de ser una idea generalizada para ser un proyecto urbano específico.

El impulso a la política de comercialización del suelo

Para que la transferencia de predios a particulares contara con un aval jurídico, fue necesario

el desarrollo de todo un aparato de entrega basado en la política de planificación, desarrollándose en primera instancia la manera en la que se dispondría del uso y destino del suelo. Así, mediante la delimitación del enclave territorial, y con la ayuda de un gran aparato planificador, el Megaproyecto Angelópolis se convertiría en un instrumento que coadyuvó a concretar la comercialización del suelo mediante la selección dirigida del espacio que debería estar dentro del proyecto de inversión que se avecinaba.

Según el planteamiento de la poligonal del PROSUB, del total de 2,934.35 ha que estaban reguladas,²³ las 1,081.51 ha producto de las expropiaciones de 1992, constituirían lo que ahora sería conocido como el “Proyecto de la Reserva Territorial Atlixcáyotl-Quetzalcóatl” (RETAQ), la cual quedaba definida en dos células territoriales, la Unidad de Desarrollo Urbano Atlixcáyotl (UDUA) y la Unidad de Desarrollo Urbano Solidaridad -después llamada Quetzalcóatl- (UDUQ), y cuyos usos de suelo de orden general, fueron cuatro: preservación ecológica, equipamiento urbano, vialidades y vivienda²⁴ (Plano 5). La distribución de la política de suelo de acuerdo a lo plasmado en el Periódico Oficial del Estado, se daba por estimación porcentual quedando distribuida como sigue:

23. Habrá que decir que el 18 de diciembre de 1998, el gobierno estatal modificó nuevamente el alcance normativo al integrar suelo a la poligonal del PROSUB incorporando 869.33 ha, con lo que el total regulado llegó a las 3,803.68 ha (Plano 4). Esto, más que una acción por normar el destino del suelo, lo traducimos como una artimaña para extender todavía más la expectativa de comercialización de la tierra.

24. Del total de hectáreas de la reserva territorial, 837-64-31.41 ha corresponden a la Unidad de Desarrollo Urbano Atlixcáyotl, y 243-87-23.90 ha correspondían a la después conocida como Unidad de Desarrollo Urbano Quetzalcóatl.

Plano 5 . Política de suelo en los polígonos de la RETAQ.



Usos de suelo en la RETAQ. Autor: Gobierno del estado de Puebla. Fuente: Original del Programa Subregional de Desarrollo Urbano para los Municipios de Cuatlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula 2011.

“En el caso de la Unidad Territorial Solidaridad, [...] El 20.30% corresponde al uso de preservación ecológica; El 11.50% para equipamiento urbano; El 20.34% para vialidades; y el 47.27% para uso habitacional [...] En el caso de la Unidad Territorial Atlixcáyotl, [...] Para la preservación ecológica el 26.32%; para equipamiento urbano el 11.45%; para vialidad el 19.28% y para su uso habitacional el 42.95% [...] Igualmente podemos observar una gran similitud con respecto a las anteriores fracciones del área sujeta a regulación”. (Gobierno del estado de Puebla, 1994: 6)

Durante el gobierno de Manuel Bartlett Díaz, la política de suelo de la RETAQ fue objeto de dos modificaciones que, al emitirse sucesivamente, dan cuenta de la premura en tiempos con que se había realizado el proyecto, y del interés externo con el que al parecer se realizaba la planificación en Puebla. Mediante las modificaciones de 1997 y 1998,²⁵ se redujeron los espacios de preservación ecológica y vivienda para ampliar el concerniente a equipamiento urbano, un uso donde proliferarían los servicios y comercio. Se fraguaba así un proceso de mercantilización de un suelo propuesto en sus inicios a favorecer la solución a los problemas de falta de vivienda social y ordenación urbana, mediante cambios a la política de suelo y una inversión de capital pública distinta a los intereses sociales.

En este contexto, se puede inferir que en el proceso de adecuación de la política de suelo,

intervinieron desarrolladores cuya estrategia inmobiliaria fomentaría el cambio de los usos a favor de la expansión comercial. Ejemplo de ello fue la mecánica de gestión para la construcción del principal complejo inmobiliario: el Centro Comercial Angelópolis,²⁶ elemento que se convertiría en el imán para la consolidación del megaproyecto urbano aun cuando éste no estaba del todo reglamentado.

Al finalizar el sexenio del gobernador Manuel Bartlett Díaz, y a la luz del nuevo milenio, el gobierno del estado creó un organismo que consolidaría los cambios en los lineamientos en materia de desarrollo urbano, además de detonar los proyectos comerciales y habitacionales de la zona: el Fideicomiso Público de la Reserva Territorial Atlixcáyotl-Quetzalcóatl,²⁷ el cual ejercería los actos de administración y dominio hasta el día de su extinción sobre los bienes inmuebles propiedad del gobierno estatal ubicados en la RETAQ.²⁸

26. Este centro comercial fue una iniciativa del arquitecto Javier Sordo Madaleno, uno de los favorecidos por el sistema. Este fue un elemento de interacción entre las corporaciones multinacionales y las instituciones financieras; un desplazamiento del poder del Estado a favor de la iniciativa privada. Por lo que dicho personaje, además de realizar el diseño, invitó a los grupos Liverpool y Palacio de Hierro -las dos principales tiendas departamentales de lujo del país- a participar como inversionistas, negociando con el gobierno del estado para adquirir el terreno donde sería construido el complejo en la reserva territorial.

27. Periódico Oficial del Estado, 20 de enero de 1999. Decreto del Ejecutivo del Estado, que autoriza la creación de un Fideicomiso Público para la Administración de Inmuebles y Ejecución de Obras Públicas en la Reserva Territorial Atlixcáyotl-Quetzalcóatl.

28. El 29 de febrero de 2012 el gobierno del estado extingue administrativamente el Fideicomiso de la Reserva Atlixcáyotl, y a lo largo de 2012 desaparece jurídicamente, ya que las áreas por comercializar de la RETAQ se habían agotado, con lo que los procesos jurídicos pendientes se atenderían desde la Secretaría de Finanzas y la Secretaría General de Gobierno.

El eje rector detonante y la gran envolvente vial

Para consolidar el Megaproyecto Angelópolis se construyó una infraestructura vial que funcionaría como motor de la especulación que transformó la renta del suelo en toda la zona durante los siguientes años. Entre las principales obras viales estuvieron el Periférico Ecológico y la vía Atlixcáyotl. El 8 de abril de 1994, al publicarse la Declaratoria de Reservas, Destinos y Usos de Predios y Áreas Territoriales (DUPAT),²⁹ se estableció como acción prioritaria para el enlace regional encauzado bajo el decreto de conurbación de 1994, la construcción del Anillo Periférico Ecológico, el cual ocuparía una superficie sobre los usos y destinos de las áreas destinadas a la reserva territorial.

Lo anterior no era sino un efecto del PRODA de 1993, que buscaba –entre otras cosas–, establecer un sistema vial de enlace en el supuesto de que sería un eje detonante del desarrollo regional. Bajo este objetivo, el 12 de abril de 1994, la administración de Manuel Bartlett Díaz propuso la construcción del Anillo Periférico Ecológico,³⁰ cuyo nombre partió de un conjunto de medidas ambientales tendientes a constituir zonas verdes protectoras ante la expansión urbana. Sin embargo, como era previsible, al paso de los años el discurso ambiental se desestimó y el suelo se utilizó para otros fines.

29. Periódico Oficial del Estado, 8 de abril de 1994. Declaratoria de reservas, destinos y usos de predios y áreas territoriales del Programa Regional de Ordenamiento Territorial de la zona Centro - Poniente del Estado de Puebla.

30. Periódico Oficial del Estado, 12 de abril de 1994. Declaratoria de utilidad pública relativa a la construcción del Anillo Periférico Ecológico y de sus vías radiales de la zona conurbada de la ciudad de Puebla.

El Anillo Periférico Ecológico además de funcionar como una envolvente que conectaría a la ciudad con la periferia poniente, también debía de funcionar de límite organizador entre el centro urbano de la ciudad de Puebla y los municipios conurbados. Se generó un detonante vial que si bien fue concebido como elemento de movilidad, también fue un instrumento de control para la consolidación de la zona conurbada, y, en donde el tema de la sustentabilidad, se enarzaba a favor de la rentabilidad inmobiliaria del suelo.

Por otro lado, la vía Atlixcáyotl, producto del traslado de la caseta de peaje entre la trama urbana y la autopista Puebla-Atlixco más allá de los terrenos de la reserva territorial³¹ durante el tiempo que sucedió el proceso expropiatorio, se convirtió en un eje urbano expedito propenso a la especulación, acción que representó el condicionamiento del territorio a los procesos de mercantilización del suelo. Mediante el simple traslado de la caseta de peaje se tenía un acceso inmediato al enclave territorial regulado por el PROSUB, un acceso libre del territorio urbano al rural; en ese orden dicotómico, implicaba una acción bajo la perspectiva inmobiliaria.

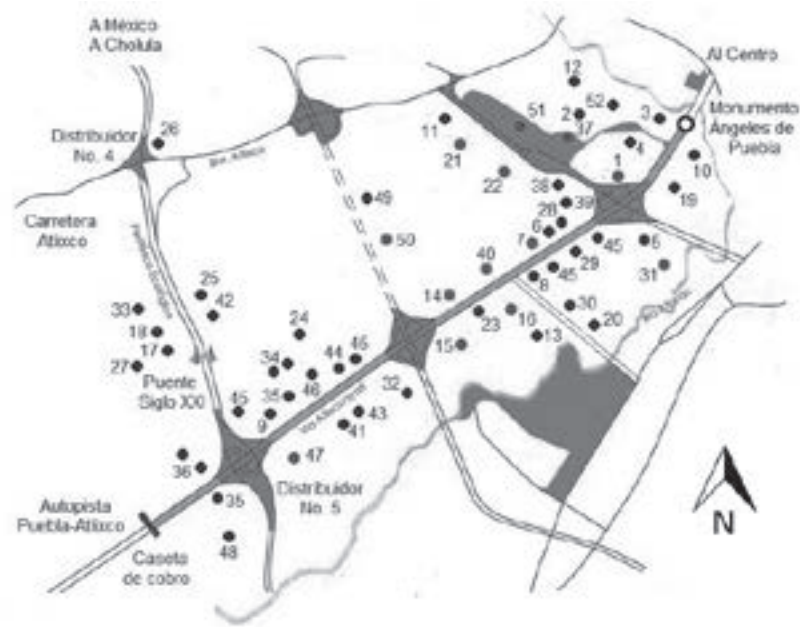
Con esta condicionante, sobre esta nueva vía urbana de seis kilómetros de longitud se consolidó el DHAS, el cual sería conocido, al igual que el megaproyecto que le dio origen, como el Corredor Atlixcáyotl o simplemente Angelópolis (Plano 6). Así, esta arteria vial se convirtió en asiento del polo de desarrollo más

31. Periódico Oficial del Estado, 9 de febrero de 1993. Acuerdo del Titular del Poder Ejecutivo que ordena el traslado de la caseta de obra de la autopista Puebla-Atlixco, a la altura del Km. 3+150 de la citada vía de comunicación.

importante del estado y la región que conectaba el centro con el sur del país, y que además fue un eje de camino que asignó una nueva centralidad a la ciudad. A partir de ello, la his-

toria del desarrollo urbano de Puebla y su zona conurbada se dividió en un antes y un después de Angelópolis.

Plano 6 . Corredor comercial y de servicios Atlixcáyotl



Plaza comercial	Edificio público	Edificio privado	Torres	Anclas	Residenciales
1 Angelópolis	10 CIS	19 H. Puebla	28 IOS Offices	37 Costco	46 Santa Fe
2 La Isla	11 Hospital NP	20 H. Ángeles	29 Bosques	38 Office Max	47 La Vista
3 Millenium	12 Auditorio	21 U. Ibero	30 D Argent	39 Mega Comer	48 Lomas
4 Luxury Hall	13 Preparatoria	22 I. Andes	31 La Quinta	40 Home Depot	Vivienda social
5 Palmas	14 Puebla TV	23 ITESM	32 La Vista	41 Superama	49 La Cruz
6 Mazarik	15 Museo MIB	24 CRIT Televisa	33 Titanium	42 Walmart	50 Molino Viejo
7 Vía San Angel	16 CCU BUAP	25 U. Anáhuac	34 Nducha I y II	43 Camino Real	Otros
8 Bosques	17 Cd. Judicial	26 UVM Puebla	35 Adamant I y II	44 Fiesta Inn	51 Jardín del Arte
9 Santa Fe	18 Hospital Gral.	27 INQBA	36 JV I y II	45 Auto agencia	52 Estrella Puebla

La Zona de Angelópolis y sus unidades económicas en la Vía Atlixcáyotl. Fuente: Elaboración propia.

Mediante el planteamiento vial se consolidaba la idea de regular el territorio de toda una región a favor de la ciudad central, fortaleciendo el eje comercial. Expone Borja al respecto que, para la concreción de la ciudad-región, aglutinar la dispersión mediante ejes longitudinales resultó básico para la organización del territorio (2005:81). Por lo que aseveramos que con la intersección física de las dos vialidades, el Anillo Periférico Ecológico y la vía Atlixcáyotl, si bien se tuvo una respuesta al planteamiento de organización territorial, fue más una acción que tuvo como efecto un impulso a la política de mercantilización del suelo mediante una actividad social intensa que correspondió al patrón de caminos (Terrazas, 2010:9).

El advenimiento del Estado inmobiliario

Para el año 2000, la ciudad de Puebla tenía una población de 1 millón 271 mil 673 habitantes, un crecimiento del 26.26% con respecto al 1 millón 7 mil 170 habitantes de 1990. Por otra parte, la mancha urbana pasaba de 128 km² en 1990 a 209.5 km² en el año 2000, es decir, un crecimiento asimétrico del 63.67% con respecto a la relación población-extensión. Terminaría el gobierno de Manuel Bartlett Díaz y el megaproyecto urbano de la RETAQ siguió vigente, por lo que fue durante la administración de los gobernadores Melquiades Morales Flores y Mario Marín Torres, entre 1999 y 2011, que nuevamente se ajustó el marco jurídico del instrumento de planificación con cambios a la política del suelo, adecuándose a los intereses entre el gobernante en turno y el capital inmobiliario.

Para el caso de la política de suelo de la RETAQ, parte de los cambios que se dieron

en la renta de la tierra fueron por la influencia del espacio intersticial entre las mencionadas UDUa y UDUQ, que componían la RETAQ, y cuyos ejes rectos de las dos vías que las cruzaban estaban unidos a través de la envolvente del Periférico Ecológico, dejando –al parecer de manera no casual como una forma de generar renta a través de vacíos entre dos espacios con plusvalía– territorio normado por el ya mencionado PROSUB y que quedó expuesto a la especulación inmobiliaria.

De esta manera, tenemos una acción especulativa de suelo que el megaproyecto urbano centrado en la RETAQ al parecer había generado, y, que podríamos traducir, como el aseguramiento de suelo y la proyección de renta a través de la política de planificación. Este hecho condicionó a los ocupantes rurales desde el punto de vista de la explotación capitalista de la propiedad, ya que ante su limitante económica, quedaron impedidos para ser inversores y desarrolladores urbanos, es decir, partícipes de la planificación, quedando solamente sujetos a la venta inmediata de la tierra.

Cierto es que el Estado había creado un gran proyecto de planificación urbana a raíz de lo que fue el Megaproyecto Angelópolis, necesario desde el punto de vista de regulación de los asentamientos humanos ante el caótico crecimiento que Puebla había experimentado en los años previos a su aparición. En este tenor, no es descabellado decir que si bien ahora en el territorio se formulaba una guía de crecimiento ordenado, ésta respondía a intereses ajenos a la utilidad pública del proceso de gestión de suelo. Por lo que la pregunta es: ¿cómo afectó al planteamiento social original de la RETAQ la especulación inmobiliaria?

La política de suelo como perversión inmobiliaria

El cambio al uso de suelo en la RETAQ como un mecanismo de reestructuración del orden urbano, coadyuvó al control social del espacio y cambios en la renta. Al hacer un análisis del primer decreto donde fue aprobado el PROSUB en 1994, vemos que se ponderó el uso del suelo a favor de lo social, es decir, que al sopesar el destino que se le daría al mismo se priorizó la utilidad pública a través de un mayor desarrollo de áreas para cuestiones como la vivienda social, educación y salud públicas. La condicionante social del proyecto de planificación se mantendría, por lo menos en lo escrito, hasta las modificaciones al instrumento regulador en perjuicio de los objetivos iniciales de la RETAQ de 1997 y 1998. Durante el gobierno de Manuel Bartlett Díaz es cuando se empieza a notar una perversión por parte del gobierno estatal hacia la política de suelo de la RETAQ.

En el sexenio de Melquiades Morales Flores se decretaron más cambios a la política de suelo. En total, en su gobierno se publicaron tres modificaciones que ocurrieron en los años 2000, 2003 y 2004. Aunadas a las hechas por Manuel Bartlett Díaz, dieron un total de cinco movimientos en sólo siete años; sin contar la modificación que pretendió hacer el gobernador Mario Marín Torres en el año 2008 y que, ante el escándalo que se generó por los intereses privados que la permeaban, quedó sin concretar.³² La intención

en cada una de estas acciones fue cambiar el uso y destino social del suelo.

Habiendo sido planteada inicialmente la construcción de vivienda de interés social, con el paso de los años dejó su lugar a la de tipo residencial y el comercio de alto consumo, para lo cual se redujeron los espacios destinados a la preservación ecológica, ampliando las zonas de desarrollo comercial. Así se contribuyó a una redensificación elitizada mediante los cambios a las densidades de ocupación y utilización del suelo.

Bajo conceptos básicos del zoning se sectorizaba la RETAQ, y dos términos fueron utilizados principalmente: zonificación primaria y zonificación secundaria. El primero englobaba los principales usos de la sectorización: habitacional, comercial, equipamiento y vialidad, y el segundo dividía a su vez cada uso de acuerdo a los intereses que en el momento se presentaran. Como ejemplo, el uso habitacional se fue dividiendo en vivienda social, popular, media y residencial. Este caso es relevante, ya que muestra cómo se utilizó el zoning para modificar perversamente rubros ajenos al negocio inmobiliario al escalarlos a favor de la comercialización y generación de renta.

del Ejecutivo del Estado que modifica parcialmente el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula. 10 de enero de 2003. Decreto del Ejecutivo del Estado que modifica el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula, publicado el 14 de junio de 2000. 13 de septiembre de 2004. Decreto del Ejecutivo del Estado que cambia la modificación parcial del Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula; publicado el 10 de enero de 2003. Además, a principios de 2008, el gobierno de Mario Marín intentó hacer modificaciones que fueron revertidas, por lo que dicha modificación sólo fue conocida como la del caso del predio de la UDU-SA-18.

Tenemos que algunos casos que definieron el territorio de la RETAQ se concretaron mediante las nuevas modificaciones al uso y destino del suelo, para favorecer a los destinatarios de las enajenaciones onerosas en los sexenios de Melquiades Morales Flores y Mario Marín Torres. Tan sólo en el gobierno del primero, se concretaron las tres modificaciones que sucedieron a las dos de Manuel Bartlett Díaz. Además, no siendo la plusvalía uno de los objetivos de las expropiaciones de 1992, en la fundamentación de cambios a la política de suelo del año 2000, el gobierno estatal no dudó en señalar lo siguiente:

Las condiciones de desarrollo que han generado plusvalía en los terrenos de la Reserva Territorial Quetzalcóatl-Atlixáyotl, permiten plantear la posibilidad de un mejor aprovechamiento en la utilización del suelo, proponiendo modificar en zonas de aptitud comercial, a uso mixto, dando así oportunidad a conservar el número de viviendas y obtener mayores recursos, vía venta de áreas con uso comercial. (Gobierno del Estado de Puebla, 2000:9)

En cada una de las modificaciones, y nuevamente como síntoma del autoritarismo del gobierno estatal, no se consensuaron los cambios con ningún sector social u organismo especializado en algún tema referente a un urbanismo que diera cabida al argumento de la utilidad pública y desarrollo regional con el que fue planteado. Hacemos hincapié en el aspecto social porque aun cuando la proyección de beneficio público de la RETAQ había quedado rebasada, el colectivo metropolitano y los nuevos habitantes de los espacios residenciales no eran sujetos de opinión ante el desmedido cambio al suelo de consumo que se desarrollaba, fortaleciendo la implementación de un

proyecto poco democrático y conflictivo (Quintero, 2005:44).

El suelo de consumo del enclave modernista

Las 1,081.51 ha de la RETAQ representaron desde el inicio una oportunidad de negocio, un enclave territorial en el que el consumo se hizo patente desde el momento de condicionar el uso y destino del suelo. Conforme la política de suelo fue cambiando, se fue moldeando una normativa ajena a la utilidad pública, lo que labró la cara urbana de la UDU y la UDUQ. Así, en la zonificación primaria de 1994, se modificaron los coeficientes de uso y ocupación del suelo, promoviendo una utilización y densificación distintas a las originalmente planteadas. El argumento del gobierno estatal fue que la RETAQ debía ser una zona autosuficiente en cuanto al abasto y los servicios (Gobierno del estado de Puebla, 1997:3).

Al modificarse nuevamente la política de suelo el 18 de diciembre de 1998, y con dos modificaciones en su haber, el gobernador Manuel Bartlett Díaz terminó su sexenio como el creador de un “gran proyecto de inflexión en el desarrollo urbano de Puebla”, que si bien fue concebido como un paliativo a los problemas urbanos que la ciudad tenía a inicios de la década de los noventa, a través de los años se manifestó quiénes serían los principales beneficiados: el gran capital inmobiliario y la que podría ser llamada la pandilla inmobiliaria del poder: gobernantes y demás funcionarios públicos beneficiados.

Ya en el gobierno de Melquiades Morales Flores, se comenzarían a adecuar conceptos como el de la vivienda, la cual quedó clasifi-

32. En orden de aparición: 19 de diciembre de 1997. Decreto del Ejecutivo del Estado que modifica el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula. La modificación del año 1998 no se encuentra en los archivos oficiales hasta hoy consultados, sin embargo, es referida en la hecha el 14 de junio de 2000 como base para los cambios de esta última mencionada. 14 de junio de 2000. Decreto

cada en su mayoría como residencial de tipo medio y alto. En las modificaciones de los años 2003 y 2004 prácticamente se terminó con el proyecto de parques públicos metropolitanos, al solicitar el cambio de preservación ecológica por el de equipamiento educativo, un equipamiento que lejos de ser público se volvería elitista³³. Al disminuir las áreas verdes se intensificó además el área destinada a vialidades, con lo que se reforzó el uso del automóvil en la movilidad urbana.

En el año 2008, durante el gobierno de Mario Marín Torres, se intentó hacer otra modificación, conocida como el caso Henaine de la Unidad de Desarrollo Urbano UDU-SA-18³⁴. Dicho cambio liquidaba el remanente de suelo de los parques metropolitanos al darle un nuevo uso a la tierra. La intervención de la delegación de la Secretaría de Desarrollo Social ante la movilización social, revirtió la autorización avalada por parte de funcionarios federales,

33. En lo que era un espacio público se instalarían el campus del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, una de las instituciones educativas privadas más caras del país, y un parque de diversiones particular llamado Valle Fantástico, ambos en la Unidad de Desarrollo Urbano UDU-SA-18, la misma que será fruto de la controversia a la pretendida y no lograda modificación en 2008, durante el sexenio de Mario Marín.

34. Al respecto el Estudio -4288/08- Secretaría de Desarrollo Social, del 4 de noviembre de 2008, retrata el caso de la UDU-SA-18 en el que al parecer producto de la complicidad y corrupción entre autoridades federales y estatales, se planteaba una modificación que buscaba beneficiar a un personaje ligado a Melquiades Morales Flores y Mario Marín Torres, el empresario Ricardo Henaine. Este pretendió modificar el uso de suelo de área verde en dicha fracción de terreno para que pudiera ser comercializado mediante otro uso, lo cual no ocurrió. Después de que en el año 2011 el gobierno del estado, en medio de un conflicto legal, le retirara a Ricardo Henaine la posesión de dicho inmueble, el nuevo gobernador Rafael Moreno Valle Rosas, concluyó con el proyecto de área verde destinado al predio, para plantear la construcción del nuevo Museo Barroco Internacional.

emitiendo para ello un estudio que contrapuso su factibilidad.

Mediante las reformas de los gobiernos melquiadista y marinista, el enclave territorial se convirtió en un territorio de transferencia y negocio, fruto de la perversión a la política de suelo originalmente planteada. Se dio paso a una estética arquitectónica y urbana en donde se priorizó el uso del automóvil y la imagen del consumo a través del neomodernismo de las fachadas prefabricadas de los edificios de comercio liderados por el Centro Comercial Angelópolis. La vivienda de interés social, objetivo inicial de planificación en la RETAQ, tendría como nueva característica ser un fraccionamiento residencial cerrado de tinte aspiracional en el escalamiento social, con un equipamiento público que se redujo al maximizar el área de consumo. Por último, los beneficiarios iniciales, ejidatarios y pobladores rurales que de acuerdo al proyecto debieron haber sido incluidos, quedaron relegados no sólo del beneficio económico, sino del derecho a vivir en la nueva ciudad.

Ante todos estos cambios, la periferia poniente y las propiedades agrícolas aledañas, tanto sociales como privadas, estuvieran o no en la RETAQ, se habían convertido en imán para los responsables de la expansión urbana: gobernantes, empresarios, agentes inmobiliarios, y demás interesados en la producción de mercancías inmobiliarias. Se gestó un proceso de especulación sobre el suelo que dio paso a una serie de inversiones inmobiliarias en los espacios intersticiales y zona de influencia de la reserva. El discurso expropiatorio de regularización y ordenamiento urbano, así como la construcción de vivienda social que planteaba el megaproyecto, se hicieron a un lado ante los cambios a la política de suelo.

El Estado había otorgado al capital privado la posibilidad de intervenir en el territorio por medio de la oferta inmobiliaria. Se construyó un discurso simbólico donde se mantuvo una relación de semejanza con el objeto que se representa, es decir, la consolidación social por medio de la propiedad. Se construyó una nueva ciudad en base a fracciones de suelo condicionadas por su alto valor, por lo que la actuación del Estado fue la de restringir quiénes podían vivir ahí, una política de suelo que disminuyó la posibilidad del acceso urbano. En consecuencia, la nueva ciudad Angelópolis se desarrolló al calor del mercado inmobiliario de acuerdo a nuevas exigencias ajenas a la utilidad pública originalmente planteada en el proyecto de la RETAQ.

Conclusiones

En el contexto de la nueva dimensión globalizadora que adquiriría la ciudad bajo la consolidación de la política de regionalización, la terciarización económica había hecho de este territorio un nido de desarrollo de un espacio de servicios, que pretendidamente, llevaba a los hechos el discurso de competitividad y modernidad del proyecto estatal de planificación regional de inicios de la década de los noventa. El proyecto que debió romper con el rezago en servicios e infraestructura que obstaculizaban el desarrollo de Puebla, no fue sino una política que creó y recreó la expansión territorial del sistema capitalista.

La política imperante fundamentada en la regionalización como un articulador de una amalgama territorial en el que el beneficio se debería reflejar en el progreso del todo territorial y de cada individuo residente en ella, hizo

que en el contexto de la globalización, el término región se convirtiera en sinónimo de empresa en donde el negocio fue para unos cuantos (Boisier, 2006:8). Una estrategia urbana que no se cimentaba en el cambio de la premisa modernizadora y de progreso del proyecto de regionalización, y en donde, además, se escenificaba una lucha de poderes alrededor del uso del espacio de consumo.

En este tenor hacemos eco de la visión de Lefebvre sobre el espacio. Lefebvre considera al espacio como político, dado que en su construcción se escenifica una constante lucha de poderes por las múltiples visiones ideológicas que en él se desarrollan. La visión es que el espacio no sólo se ha construido desde una visión, sino también bajo una acción de intervención ante lo que representa como sitio simbólico, lo que puede resultar en una provocación que detona conflicto (Oslender, 2010:4). Por lo tanto, y atendiendo a los tres tipos de espacio urbano que Lefebvre recrea, si bien este espacio político entendido como una porción territorial, es el lugar donde se escenifican las relaciones de poder y sociales, la ciudad, y por lo tanto el espacio que ésta ocupa, debe considerarse fruto de una visión de planificación que él llama el espacio concebido, y que a la vez como acción de intervención se asume como producto de consumo de lo que será el llamado espacio vivido.

La relación entre el Estado y el capital, entendida en este caso como la construcción del negocio a través del poder, es un proceso que varía, se compone, recompone y descompone, conforme los actores de ambas partes se suceden y cambian de acuerdo al momento político que al parecer no coincide con los tiempos de la ciudad. En torno a la política de suelo de la RETAQ, la corrupción fue sinónimo de ética

en un territorio como Puebla, desde siempre con intereses encontrados y conciliaciones difíciles (Patiño, 2004:13). Al parecer, la serie de intereses se resuelven cuando se genera lo que es una acción racional entre los implicados, un ejercicio que no es sino la fusión en el soborno como método de solución al derecho solicitado (Malem, 2002:45).

Durante los doce años de gobierno de Melquiades Morales Flores y Mario Marín Torres, se consolidó el proceso inmobiliario iniciado con Manuel Bartlett Díaz sobre el suelo rural. Todo este proceso a lo largo de la periferia poniente fue consecuencia del Megaproyecto Angelópolis, el cual desplazó y excluyó a los habitantes originales de la zona: campesinos que en su mayoría sucumbieron ante los cambios en los usos y destinos del suelo por el arribo del mercado inmobiliario, que a su vez, coadyuvó a la terciarización del territorio por medio de las actividades allí planteadas. Con estas reflexiones hemos querido realizar una discusión sobre lo que el espacio de la RETAQ representó como escenario de lucha y legitimación moral entre los distintos actores políticos que construyeron el orden social y económico en este lugar, en el que lo político y concebido representó como una disputa sobre el suelo y su uso y destino, es decir, entre lo vivido y lo materialmente construido.

Bibliografía

- Angelópolis 1993 Programa de Desarrollo Regional Angelópolis (Puebla: Imagen y Medios S.A. de C.V.).
- Boisier Etcheverry, Sergio 2006 "Algunas reflexiones para aproximarse al concepto de ciudad-región" en Estudios Sociales (México) Vol. 15, N° 28, julio-diciembre.
- Borja, Jordi 2005 La ciudad conquistada (Barcelona: Alianza Editorial S.A.).
- Cabrera Becerra, Virginia 1994 Políticas regionales y configuración espacial de la región centro de Puebla 1970-1990 (Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla).
- Cabrera Becerra, Virginia; Guerrero Bazán, Juan Manuel; Nava Ramírez, Rosario 2008 La política de suelo en Puebla. La reserva territorial Quetzalcóatl-Atlixáyotl: Fuente de segregación socioespacial y riqueza selectiva.
- Gobierno del Estado de Puebla 21 de diciembre de 1990 Declaratoria para la creación de Reservas Territoriales para ordenar el crecimiento urbano de los municipios de Puebla, San Andrés Cholula, San Pedro Cholula y Cuautlancingo (Puebla: Periódico Oficial del Estado).
- Gobierno del Estado de Puebla 9 de agosto de 1994 Decreto del Ejecutivo del estado, que aprueba el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula Versión Abreviada. (Puebla: Periódico Oficial del Estado).
- Gobierno del Estado de Puebla 19 de diciembre de 1997 Decreto del Ejecutivo del Estado, que modifica el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholu-

la y San Pedro Cholula. (Puebla: Periódico Oficial del Estado).

- Gobierno del Estado de Puebla 14 de junio de 2000 Decreto del Ejecutivo del Estado, que modifica parcialmente el Programa Subregional de Desarrollo Urbano de los Municipios de Cuautlancingo, Puebla, San Andrés Cholula y San Pedro Cholula (Puebla: Periódico Oficial del Estado).
- Malem Seña, Jorge 2002 La corrupción. Aspectos éticos, económicos, políticos y jurídicos (Barcelona: Gedisa).
- Melé, Patrice 1994 Puebla, urbanización y políticas urbanas (J. Hennequin, Trad.) (Puebla/México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla/Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco).
- Oslender, Ulrich 2010 "La búsqueda de un contra-espacio: ¿hacia territorialidades alternativas o cooptación por el poder dominante?" en Geopolítica(s) (Madrid) Vol. 1, N° 1, enero-junio.
- Patiño Tovar, Elsa 2004 "Periferia poblana: la desigualdad del crecimiento" en Papeles de población (Toluca) N° 42, octubre-diciembre.
- Qintero Cedeño, Miguel Angel 2005 Ciudad, conflicto y cambio social (Puebla: BUAP).
- Terrazas Revilla, Oscar 2010 La ciudad que hoy es centro (México, D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco).

Sistema de corredores BRT Mexibús, estado de México: planeación y política

Jorge Alberto Juárez Flores
Área Investigación y Gestión Territorial
Universidad Autónoma Metropolitana / Unidad Xochimilco

Resumen

La experiencia de los que nos dedicamos a estudiar el territorio y los numerosos proyectos que sobre de él se forjan y proponen, nos reafirma que cada vez más son los casos en los que se omiten procesos de planeación y programación. Siendo estos proyectos los que presentan mayor incidencia en el territorio y los que mayoritariamente definen el destino de ciudades y regiones. Por tanto, la revisión del modelo de planeación para corredores de Autobuses de Tránsito Rápido o BRT, busca explorar el modo en cómo se conceptualizan, proyectan y construyen sistemas de tal envergadura, así como las implicaciones que surgen en torno a los agentes móviles y su condición de acceso y conectividad con sistemas de corredores BRT.

Si bien el aporte general es la revisión de la metodología aquí propuesta, la cual resulta en un modelo perfectible y comparable para sistemas BRT, se considera, del mismo modo, el análisis del surgimiento de los sistemas y sus condiciones de planeación, puesto que, como se verá en el presente artículo, la iniciativa de actores políticos y económicos en la implementación de corredores BRT es vital para su consenso.

Palabras clave: transporte, movilidad urbana, sistema de corredores.

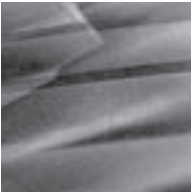
Abstract

The experience of those of us studying the territory and numerous projects on forged and aim, we reiterate that more cases are omitted programming and planning processes. As these projects which have a higher incidence in the territory and that mostly define the destiny of cities and regions. therefore, review the planning model for Bus Transit Rapid, seeks to explore how are conceptualized, designed and built systems such magnitude as well as the implications that arise around mobile agents and their status access and connectivity systems corridors BRT.

Although overall contribution is to review the methodology proposed here, which results in an improved and comparable to BRT model. Is considered, in the same way, the analysis of the emergence of systems and under what conditions are planned. Since it as you will see in this article, the political and economic initiative in the implementation will BRT corridors actors is vital for consensus.

Keywords: transport, urban mobility, corridor system.

Fecha de recepción:
15 de abril de 2015
Fecha de aceptación:
14 de julio de 2015



Introducción

El sistema de Autobuses de Tránsito Rápido o BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés) es aquel de infraestructura exclusiva conformada por carriles confinados y estaciones intermedias y terminales ubicadas cada 400 a 700 metros una de otra. Cuenta con vehículos articulados y biarticulados que transportan alrededor de 160 a 240 pasajeros, cada uno. Además, se enfatiza una reorganización institucional y gestión adecuada de la operación (Pardo, 2008). Este sistema de transporte se considera el sucesor de los sistemas férreos, cuya adecuación se centra en el cambio de vías y trenes, por novedosos autobuses policromáticos sobre carriles confinados.

Los sistemas BRT que se analizarán en el presente artículo poseen cierta connotación política. En la mayoría de los casos, su construcción e instrumentación se origina desde la iniciativa de actores políticos en conjunto con agencias privadas de transporte. El crecimiento demográfico y urbano desmedido, así como estrategias de ordenamiento territorial, eliminación de rutas y estructuración de las mismas, se convierten –en menor medida– en opciones complementarias para su implementación. Si bien los sistemas de corredores BRT en México han aumentado en los últimos años, la ausencia de políticas metropolitanas y locales que resulten en su planificación y operación adecuada, imposibilita la integración y el correcto funcionamiento de los mismos. Aunado a ello, la omisión de diversas etapas en su planificación conlleva a una serie de implicaciones territoriales, sociales y económicas, que a su vez, impiden la integración del sistema con la movilidad cotidiana de los agentes.

Imagen 1. Corredores BRT en América Latina.



Fuente: elaboración propia.

El presente trabajo se estructura en tres apartados: el primero expone la revisión de los sistemas BRT representativos de América Latina que permitieron en años recientes la construcción del primer BRT en México y, más tarde, la realización del sistema Mexibús en el estado de México (Imagen 1). En el caso de México, los sistemas de corredores BRT se implementan por primera vez en la zona del Bajío, específicamente en León, Guanajuato (2003); posteriormente, en el corredor norte-sur del Distrito Federal (2005) y en la zona norte del estado de México (2010).

Durante la realización del presente artículo, se logró encontrar información de diversos sistemas en todo el país: Transmetro, Monterrey (2002); Macrobús, Guadalajara (2007); Transbús, Villa Hermosa (2008) y Conejobús, Tuxtla Gutiérrez (2010). Sin embargo, se determinó, al igual que en los casos analizados para América Latina, mencionar los sistemas pioneros que fueron referencia para posteriores sistemas (Imagen 1).

El segundo apartado se extiende en el análisis de los corredores BRT construidos en la Zona Metropolitana del Valle de México a partir del año 2005, la manera en cómo fueron instrumentados y la localización de los mismos. Se consideró oportuno incluir en el apartado la información sobre los corredores propuestos por parte del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP, por las siguientes cuestiones: la proyección del sistema Mexibús persiste en concentrar los viajes hacia las áreas centrales del Distrito Federal; la cobertura y localización de los mismos no atienden las zonas sur, norte, nor-poniente y oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México, siendo estas de menor consolidación urbana. De tal modo, pareciera que el sistema Mexibús

Imagen 2. BRT León Guanajuato



Fuente: www.sibrtonline.org

Imagen 3. BRT Distrito Federal



Fuente: www.sibrtonline.org

Imagen 4. BRT Estado de México



Fuente: www.secom.edomex.gob.mx

se planifica en función de los corredores BRT del Distrito Federal, es decir, como articulador y mecanismo alimentador de los corredores del sistema Metrobús (Plano 2).

El tercer apartado se inscribe en la exploración y el estudio de modelos de agencias nacionales e internacionales para la planificación de sistemas BRT, lo que permite conformar un cuadro comparativo entre el corredor 1 y 3 del sistema Mexibús, con el objetivo de, posteriormente, identificar las etapas que no se consideraron. A partir de esto, puede hablarse de una planeación incompleta del sistema, donde se observa la no consideración de todos los aspectos necesarios para su implementación.

1. Sistemas pioneros de BRT en América Latina

Los primeros sistemas BRT surgen en América Latina, cuya sede en 1972 le correspondió a Curitiba,¹ capital de Paraná en Brasil. Sistema denominado Rede Integrada de Transporte (en portugués), el cual fue concebido en el entonces Plan Director de Curitiba de 1966, instrumento que implementó los corredores que estructuran la ciudad: transporte público masivo, uso de suelo y el sistema vial integrado. Tales corredores son formados por un sistema trinario denominado “accesibilidad para todos”: una calle central con tres pistas, en el centro un doble carril exclusivo para el sistema BRT y dos vías adyacentes de tránsito lento; dos

1. En la década de los cincuenta del siglo pasado, sumó un total de 180 mil habitantes; en la década de los setenta, ascendió a 609 mil habitantes. Para la década de los noventa sumó un total de 1 millón 751 mil habitantes. Finalmente, para el año 2010, contabilizó una población total de 1 millón 864 mil habitantes (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE, Censos Demográficos 1950-2010).

Imagen 5. BRT Curitiba



Fuente: www.sibrtonline.org

Imagen 6. BRT Quito



Fuente: www.sibrtonline.org

Imagen 7. BRT Bogotá



Fuente: www.sibrtonline.org

calles externas en sentidos opuestos con características de tránsito de flujo continuo, denominadas vías rápidas. La adopción del modelo de corredores viales ha posibilitado la implantación de un sistema de transporte de perfil masivo, adaptable a la densificación de la ciudad (Pinheiro, 2005), distinguida por un desarrollo urbano compacto.

A la par del sistema BRT, el Plan Director de Curitiba proyectó una serie de estrategias, denominadas “directrices básicas”, entre las cuales destacan: criterios de áreas para uso preferencial de peatones, extensiones adecuadas para áreas verdes, creación de paisaje urbano, preservación histórico-tradicional, sistema viario y de transporte colectivo (Plan Director de Curitiba, 1966: 51). Con ello se reconoce en Curitiba un “proyecto de ciudad”, y no sólo políticas y estrategias encaminadas a objetivos específicos de corta duración e impacto.

En la década de los noventa, a partir de la experiencia de Curitiba, Quito –capital de Ecuador– desarrolló un sistema similar pero con características de menor escala, principalmente porque se buscaba construir un sistema de bajos costos y alto desempeño (Tabla I). Así, desde 1995 se comenzó a erigir una red de autobuses troncales a lo largo de tres corredores longitudinales no integrados en el Distrito Metropolitano de Quito (corredor central, occidental y oriental) (Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados y BRT, 2012). La propuesta de la implementación del sistema BRT en Quito nace a partir de la experiencia de Curitiba. El sistema se denominó Metrobús-Q, sin embargo, no produjo el mismo éxito en comparación al sistema de la capital de Paraná y posteriormente al de Bogotá. A pesar de ser planificado bajo voluntad política, y con algunos elementos similares a la Rede Integrada de Transporte

de Curitiba, su operación no produjo el impacto esperado.

En el año 2000, por tercera ocasión en América Latina, Bogotá² –capital de Colombia– concibe y construye un sistema a gran escala, con capacidades de movilización de pasajeros muy altas en comparación con sus dos antecesores (Tabla I). En ese momento comenzó el surgimiento de nuevos sistemas de autobuses rápidos en más ciudades de América Latina.³ Así, en los albores del presente siglo, el desarrollo urbano de Bogotá se condujo por los lineamientos expuestos en el Plan de Desarrollo y el Plan de Ordenamiento Territorial (POT). Para la integración del POT se conformaron planes sectoriales y zonales, acordes al desarrollo urbanístico de las Unidades de Planeación Zonal (UPZ), siendo estas últimas las que definen y precisan el planeamiento del suelo urbano (Banco de Desarrollo de América Latina, 2011).

Los planes sectoriales refieren a áreas como salud, educación, abastecimiento y transporte. Permite con ello la conformación del Plan Maestro de Movilidad (PMM) y la Secretaría Distrital de Movilidad. El PMM fija los parámetros para el “desarrollo del transporte en la ciudad que incluye estrategias y políticas sobre logística, estacionamientos e intercambios modales” (Banco de Desarrollo de América Latina,

2. De acuerdo con datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), la población total pasó de 4,4 millones de habitantes en 1985 a 6,3 millones de habitantes en 2000 y 7,3 millones de habitantes en 2009.

3. Por mencionar algunas: Santiago, Chile; Cali, Colombia; Guayaquil, Ecuador; Guadalajara, México; Guatemala, Guatemala; Asunción, Paraguay; Lima, Perú. Así como a nivel mundial: Hamburgo, Alemania; Barcelona, España; París, Francia; Bradford, Inglaterra; Helsinki, Finlandia; Estambul, Turquía; Pekín, China; Johannesburgo, Sudáfrica; Sidney, Australia.

2011:145). En cuestión de la Secretaría Distrital de Movilidad, actualmente coordina los proyectos Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), el Sistema de corredores BRT TransMilenio, Transporte no motorizado (bicicleta o a pie), Metro pesado y metro ligero, Cables aéreos (teleférico) y la capacitación a conductores (Secretaría Distrital de Movilidad, Bogotá).

1.1 Corredores BRT en México

En el año 2003 se implementa por primera vez el sistema BRT en México, siendo la ciudad de León, en Guanajuato, la sede para tal desafío. A la postre, en el año 2005, el gobierno del Distrito Federal decide construir el primer corredor del sistema Metrobús sobre la avenida

Tabla I. Características de los sistemas de corredores BRT: Curitiba, Quito y Bogotá.

	Rede Integrada de Transporte, Curitiba, Brasil (11 líneas)	Metrobús-Q, Quito, Ecuador (10 líneas)	TransMilenio, Bogotá, Colombia (104 líneas)
Agencia	URBS	EPMMOP	Transmilenio S.A.
Longitud total	81.5 km	63.6 km	84 km
Estaciones	139	99	135
Costo de viaje/tarifa	R\$ 2.60	US\$ 0.25, US\$ 0.12 para estudiantes, discapacitados y adultos mayores	\$1.70
	(US\$ 1.56)		(US\$ 0.96)
Distancia entre estaciones	500-600 m	400-700 m	500/700 m
Abordaje	Plataforma alta	Plataforma alta con puentes de abordaje	Plataforma alta
Carriles para sobrepaso	Si	No	Si
Información en tiempo real	Si	No	Si
Número total de autobuses operando	173 biarticulados, 131 articulados, 635 estándar	271 articulados, 295 estándar	10 biarticulados, 1,267 articulados, 520 estándar
Velocidad promedio	18.3 – 28 km/h	15 – 20 km/h	27 km/h
Demanda total	504,500 pasajeros/día	491,000 pasajeros/día	1,672,369 pasajeros/día
Composición de los pasajeros	n/d	77% normal, 23% reducida (estudiantes, discapacitados y adultos mayores)	48% trabajadores, 27% estudiantes, 5% amas de casa, 2% pensionados, 3% desempleados, 9% independientes, 6% trabaja y estudia
Capacidad de cada autobús articulado	Biarticulado 230, Articulado 170, Estándar 85 pasajeros	Articulado 160, Estándar 90 pasajeros	Biarticulados 270, Articulados 160, Estándar 90 pasajeros
Propulsión	Diésel B5	Diésel	Diésel Limpio

Fuente: Elaboración propia con base en fichas técnicas de la Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados y BRT, SIBRT (2012).

Insurgentes, siendo, hoy en día, uno de los corredores más transitados de la ciudad. Posteriormente, el estado de México, a comienzos del año 2008, hace pública su intención de construir el primer corredor en dos de los municipios más poblados de la entidad: Ecatepec y Tecámac, que suman en conjunto 2 millones 20 mil habitantes para el año 2010, localizados al norte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Dos años más tarde inicia la construcción de los corredores 2 y 3, al norponiente y oriente de la metrópoli, respectivamente. Por su parte, el corredor 2 se localiza en los municipios de Ecatepec y Coacalco (ambos suman 1 millón 934 mil habitantes en 2010) y el corredor 3 en los municipios de Nezahualcóyotl y Chimalhuacán (con 1 millón 725 mil habitantes en 2010).

El sistema BRT de la ciudad de León,⁴ Guanajuato, nombrado Optibús y financiado por el Banco Mundial, tiene fundamento en el Plan Integral de Transporte Urbano (PITUL), cuya propuesta se conformó en la administración municipal de 1989-1991. El PITUL permitió en 1995 la conformación del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) y el Área de Transporte Urbano, esta última siendo parte de la Dirección de Tránsito Municipal. Años más tarde, el PITUL se complementó con el Programa de Vialidad y Transporte de León (PROVYT) y el Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial y Urbano, orientando sus acciones y proyectos a establecer las bases de un programa más sólido de vialidad.

4. La población total de la ciudad de León para la década del setenta fue de 420 mil habitantes, en la década del noventa sumó un total de 867 mil habitantes. Finalmente, para el año 2010 contabilizó un total de 1 millón 436 mil habitantes (INEGI).

Entre los años 1995 y 1997, conforme a la realización del primer Estudio de Reestructuración de Rutas de Transporte Público, apoyado por la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), se reorganizó el trazo de los recorridos del transporte público, se instauraron carriles exclusivos para los vehículos públicos y un sistema de tarjetas electrónicas para la retribución. A la par, se retiraron de la circulación un gran número de camionetas y microbuses, que posteriormente permitió la renovación de la imagen de los vehículos. Resultado de lo anterior, en el año 2002 se propone nuevamente reestructurar el sistema de transporte público a través de un sistema BRT al cual se le denominaría Optibús. El proyecto y diseño del sistema Optibús retomó elementos del sistema de Curitiba y Bogotá, a razón de viajes de conocimiento por parte de la administración municipal (1998-2000; 200-2003) tomando en consideración lo más adecuado de ambos para trabajar en un sistema propio (Banco de Desarrollo de América Latina, 2011).

Por su parte, en el año 2004, el sistema de corredores BRT llega al Distrito Federal⁵ por voluntad política y como recomendación del Centro de Transporte Sustentable Embarq México (CTS), posteriormente se sustenta del Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITV 2000-2006). Con base en lo expuesto, en septiembre de 2004, se aprueba el establecimiento del sistema de transporte denominado Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito

5. En conjunto, el Distrito Federal sumó para 1990 8 millones 235 mil habitantes; veinte años después contabilizó 8 millones 851 mil habitantes (ibíd.).

Tabla II. Características del sistema BRT, León Guanajuato y Distrito Federal.

	Optibús (etapa I y II)	Metrobús (L1,2,3)
Agencia	Dirección General de Movilidad	Metrobús
Longitud total	23.5 km	65.5 km
Estaciones	66	128
Costo de viaje/tarifa	8 pesos (efectivo), 6.30 pesos (tarjeta general), 3.70 pesos (tarjeta preferencial)	6 pesos
Distancia entre estaciones	400-450 metros	530-680 metros
Abordaje	Plataforma alta	Plataforma alta
Carriles para sobrepaso	No	No
Información en tiempo real	No	No
Número total de autobuses operando	90 articulados, 528 estándar	13 biarticulados, 269 articulados
Velocidad promedio	20 km/h	18.5 - 20 km/h
Demanda total	650,000 pasaje - ros/día	705,000 pasaje - ros/día
Composición de los pasajeros	58% efectivo, 25% tarjeta general, 17% preferencial	6% gratuidad (discapacitados y mayores de 70 años)
Capacidad de cada autobús articulado	Articulado 160, estándar 80 pasajeros	Biarticulados 240, articulados 160 pasajeros
Propulsión	Diésel estándar	Diésel

Fuente: Elaboración propia con base en fichas técnicas de la Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados y BRT, SIBRT (2012).

Federal⁶ (Gobierno del Distrito Federal, 2004 y Lámbarry, 2013). De igual forma, ese mismo año se constituye la empresa concesionaria CISA, la cual es regulada y supervisada por el Organismo Público Descentralizado denominado Metrobús, concebido oficialmente en 2005. De esta manera se implementó un novedoso transporte de perfil masivo en la ciudad, que constituye una asociación público-privada (25%-75%, respectivamente), en el principal corredor nortesur de la ciudad (Tabla II).

Como se hizo mención en la parte introductoria del presente artículo, durante su generación se descubrió información de sistemas BRT en todo el país, cuyos tiempos de implementación y construcción pertenecen a los albores del presente siglo y hasta años recientes. No obstante, la realización de los sistemas referidos en el país manifiestan estrecha relación con la creación del Fondo Nacional de Infraestructura para Transporte Masivo y el Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM), pertenecientes al Fideicomiso Fondo Nacional de Infraestructura, cuyo fiduciario es el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS), programa que resulta de suma importancia para el apoyo al financiamiento de proyectos de sistemas BRT en México (proyectos en operación, construcción y evaluación) (Esquema 1).

6. La Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI) determina en este año, mediante previo estudio técnico, las vialidades que operarán como corredores de transporte público de pasajeros (Lámbarry, 2013: 188). De acuerdo a las fechas entre el establecimiento de los corredores de transporte público en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y la determinación por parte de la SETRAVI de la vialidad que operará como corredor, transcurre sólo un mes de dicha acción –septiembre 2004 a octubre del mismo año– para elegir a la avenida Insurgentes.

Esquema 1. Proyectos financiados por el Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM).

En operación	En construcción	En evaluación	En estudio o identificación
•BRT Chihuahua 1 Norte Sur •BRT Puebla 1: Chachapa Tlaxcalancingo •BRT Monterrey - ECOVIA •BRT Ciudad Actoia Tecámac •BRT Chimalhuacán Pantitlán •Tren Suburbano Buenavista Casutitlán.	•BRT Mexicali corredor Express •BRT Acapulco-Cd Renacimiento •BRT Tijuana •Metro Amplia L-1 Guadalajara •BRT Puebla 2 Norte-Sur •BRT Pachuca Centro Téllez •Metro L-3 Monterrey •BRT Tepic Inviata Verdes	•BRT ZMI de La Laguna •BRT Mérida •BRT Aguascalientes •BRT Durango •BRT San Luis Potosí •BRT León Optibus 3ª Fase •BRT Oaxaca •BRT Zaratemas	•BRT Cuernavaca •BRT Querétaro •BRT Ixtapalapa La Paz •BRT Chilcoapan La Paz •BRT Tempico Altamira •BRT Saltillo •BRT Veracruz •BRT Chihuahua 2 •BRT Cd Juárez 2 •BRT Villahermosa •BRT Metrobús corredor 6 •BRT Reynosa •BRT Obregón •BRT Metrobús corredor 5 •BRT Lubezan

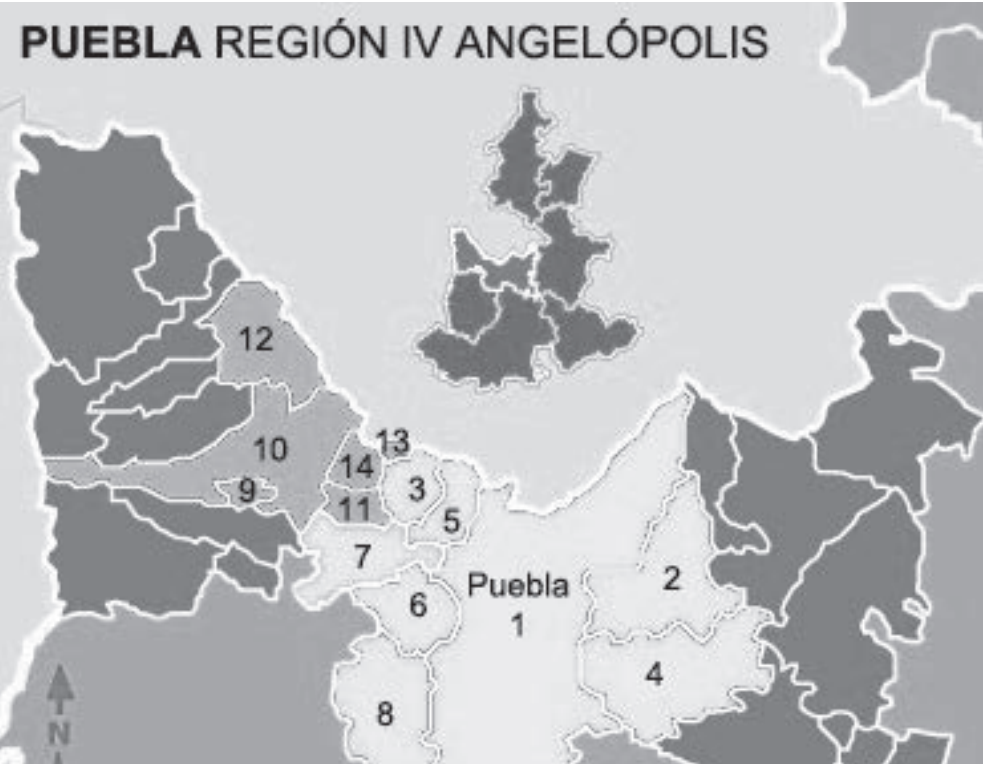
Fuente: Elaboración propia con base en BANOBRAS (2014). Programas y presentaciones.

2. Corredores BRT en la Zona Metropolitana del Valle de México: sistema Mexibús y Metrobús

Ambos sistemas (Mexibús y Metrobús) de carácter metropolitano se fundamentan y proceden de lo planteado por el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México de 1998 (POZMVM) y su renovación en 2012. Siendo el apartado del Análisis Sectorial de Transporte y Vialidad, y su posterior acción estratégica, donde se forja la propuesta de un transporte de gran capacidad de carácter metropolitano y regional en concordancia con los soportes que integran la ciudad y como estrategia de ordenación territorial en el valle de México.

El sistema BRT Metrobús hoy en día se constituye de cinco corredores que enlazan la ciudad central con puntos estratégicos de la misma, de norte a sur y de poniente a oriente (Plano 1). Así mismo, actúa como elemento articulador y de conexión entre la zona norte y oriente del estado de México con áreas centrales del Distrito Federal. Estos cinco corredores suman un total de 105 kilómetros de carril confinado en ambos sentidos del corredor, es decir, un promedio de 11.7 kilómetros construidos por año (2005-2014), en comparación con el sistema Mexibús, que reporta un promedio de 8 kilómetros anuales, debido a que los tres corredores del sistema Mexibús construidos actualmente al norte, nor-poniente y oriente de

Plano 1. Corredores BRT en la ZMVM: Sistema Mexibús y Metrobús.



la ZMVM (Plano 1) suman un total de 56.7 kilómetros en un periodo de siete años (2008-2015).

A partir del año 2005, mediante el Plan Estatal de Desarrollo Urbano (2005-2011), con - formado en la administración de Enrique Peña Nieto como gobernador del estado de México, se integra en él la Política de Desarrollo Econó - mico⁷ que permite, años más tarde, desarrollar

la propuesta del sistema Mexibús y el Plan Espe - cial de Transporte Masivo del estado de México (2007) como órgano regulador. A comienzos del año 2008, a razón de las acciones antes descri - tas, inicia la construcción del corredor 1 del sis - tema, en los municipios de Ecatepec y Tecámac, dos años más tarde comenzó su operación. En

ductivo". Como estrategias y líneas de acción: 1) Fortalecimien - to de la infraestructura de comunicaciones; 2) Infraestructura de insumos básicos; 3) Fortalecimiento de la infraestructura de transporte (Plan Estatal de Desarrollo Urbano, 2005-2011).

7. Cuyo objetivo es "Fortalecer la infraestructura estratégica de la entidad" para "integrar el Estado y Apoyar al Aparato Pro -

el año 2010, la Secretaria de Comunicacio - nes del estado de México (SECOM), anuncia la construcción del segundo y tercer corredor del sistema, al nor-poniente y oriente de la me - trópoli, respectivamente. La propuesta política y la conformación del sistema Mexibús, surge de acciones encaminadas a sustituir numerosas rutas de transporte público concesionado por modernos sistemas BRT que brinden "rapidez, seguridad y eficiencia" (lema del sistema).

El primer corredor del sistema Mexibús si - túa su origen en la estación del metro Ciudad Azteca de la Línea B del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC), en Ecatepec, y cuyo des - tino se forja en Ojo de Agua, en el municipio de Tecámac. El segundo corredor se origina en Las Américas, Ecatepec, trazando su ruta por el municipio de Coacalco, sobre la vía José López Portillo, hasta finalizar en La Quebrada, muni - cipio de Tultitlán. Con éste segundo corredor se conecta el norte y el nor-poniente metropoli - tano y, sucesivamente, con el Distrito Federal mediante la red del Sistema de Ferrocarriles Su - burbanos. En diciembre del año 2010 inicia la construcción del Corredor 3 del sistema Mexi - bús, localizado al oriente metropolitano, cuyo origen se trazó en el municipio de Chimalhua - cán, transitando por el municipio de Nezahual - cóyotl mediante las avenidas Vicente Villada y Chimalhuacán, hasta finalizar en el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) Pantitlán, en la delegación Venustiano Carranza, Distrito Fe - deral (Tabla III y Plano 1).

Es imprescindible señalar que el corredor 2 fue inaugurado recientemente, en enero de 2015, cinco años después del inicio de su cons - trucción, por dos cuestiones: a) Desacuerdos entre concesionarios del transporte público e integrantes del sistema -operadores de las uni -

dades- b) El diseño original proyectaba dema - siadas estaciones, debido a ello se tuvieron que derribar dos, al no referir las distancias adecua - das, distancias que se han mencionado ante - riormente para otros sistemas BRT de América Latina (Tabla I y II).

2.1 Corredores BRT Mexibús y Metrobús propuestos (2015-2024)

Como se hizo mención en el apartado referen - te a los corredores construidos hoy en día para el sistema Mexibús y Metrobús, para el presen - te artículo, se tomaron en consideración cin - co corredores del sistema del Distrito Federal y tres para el estado de México, a pesar de que a la fecha se ha hecho pública la implementa - ción del corredor 6 y 7 del sistema Metrobús y el corredor 4 para el sistema Mexibús. No obs - tante, y como se evidenciara en este aparta - do, aparecen como propuestas desde el año 2014. Lo que evidencia el involucramiento a ni - vel metropolitano de agencias consultoras de carácter privado en conjunto con órganos de planeación gubernamental.

A mediados del año 2014, el Instituto de Po - líticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), conformó un docu - mento con miras a la integración metropolitana mediante la implementación de 29 corredores adicionales de BRT entre el Distrito Federal y el estado de México. Dando una suma total de 500 kilómetros de carril confinado y cubrien - do una demanda de 7.5 millones de personas/ día (ITDP, 2014). No obstante, y como se pue - de constatar en las tablas IV y V y el plano 2, para el sistema BRT Mexibús se propusieron un total de seis corredores adicionales a los tres existentes, dando una suma de 188.1 kilóme -

Tabla III. Características del sistema de corredores BRT Mexibús.

	corredor 1	corredor 2	corredor 3
Agencia	SECOM	SECOM	SECOM
Longitud total	16.3 km	22.4 km	18 km
Estaciones	Intermedias 21, transferencia modal 3 (24 en total)	41	27 intermedias y 2 terminales (29 en total)
Costo de viaje/tarifa	6 pesos,	n/d	6 pesos,
	10 pesos la tarjeta electrónica		10 pesos la tarjeta electrónica
Distancia entre estaciones	n/d	n/d	n/d
Abordaje	n/d	n/d	n/d
Carriles para sobrepaso	Si	No	No
Información en tiempo real	No	No	No
Número total de autobuses operando	47 autobuses articulados Volvo 7300, motor Diesel Euro VI.	62	58 autobuses
Velocidad promedio	n/d	n/d	40 km/h
Demanda total	128,000 pasajeros/día	185,000 pasaje - ros/día	75,000 pasajeros/día
Composición de los pasajeros	n/d	n/d	n/d
Capacidad de cada autobús articulado	164 (41 sentados, 123 de pie)	n/d	164 pasajeros (41 sentados, 123 de pie)
Propulsión	Diésel, Euro IV	n/d	Diésel, Euro V
Tiempo promedio (punto de partida-punto de llegada)	n/d	n/d	40 minutos (servicio exprés 2)
Servicios proporcionados	Ordinario (24 paradas), TR3 Exprés (8 paradas), TR3 exprés rosa, TR4 Exprés	n/d	Ordinario (todas las estaciones), Ordinario rosa, Exprés 1 (14 esta - ciones), Exprés 2 (8 estaciones)

Fuente: Elaboración propia con base en datos obtenidos en recorridos en los corredores y en la página electrónica de la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México (SECOM).

tros. Por su parte, para el sistema Metrobús se proyectaron 12 corredores adicionales, con un total de 279.1 kilómetros. El total de carriles confinados (kilómetros) y corredores obtenidos por cuenta propia, difiere con los 29 propues - tos por el ITDP, debido a que en el presente artículo se anexaron los corredores troncales, auxiliares y extensiones a sus respectivos tra - zos actuales y posteriores.

En contraste, la propuesta del ITDP se constituye bajo una proyección hacia el 2024,

distante de la demanda actual –y quizá futura– de movilidad y transporte. Lo incipiente de la propuesta insiste, primero, en continuar cen - tralizando los viajes hacia el Distrito Federal y, segundo, dejar sin prioridad alguna los munici - pios conurbados al sur, oriente, norte y nor - poniente de la ZMVM, al tiempo que excluye de la dinámica al municipio de Tizayuca, Hidalgo. Produciendo con ello implicaciones en la movi - lidad cotidiana y afectando cuestiones de acce - sibilidad y conectividad entre el Distrito Federal

con el estado de Hidalgo, y este último con el estado de México (Plano 2).

En definitiva, se puede observar que a ni - vel metropolitano la planificación de la movi - lidad urbana y el transporte de perfil masivo se caracteriza por la poca o nula coordinación en cuanto a factores a) políticos: ante la usen - cia de políticas integrales de carácter metro - politano y regional con participación social; b) factores programáticos: ya que tanto el Distrito Federal como el estado de México programan

de forma independiente, obedecen a políticas y tiempos distintos para tratar asuntos comu - nes; c) factores presupuestales: debido a que los recursos asignados al ámbito metropolita - no se ejercen y administran en forma indepen - diente por cada localidad y sector, es decir, se crean acciones que no concurren en tiempo o no son complementarias, sino contradictorias; además de limitantes d) jurídicas surgidas de la existencia de leyes y reglamentos distintos para regular asuntos similares.

Plano 2. Corredores BRT en la ZMVM, Proyecciones Sistema Mexibus y Metrobus (2015-2024).



Tabla IV. Proyecciones del sistema de corredores BRT Mexibús, 2015-2021.

Corredores		Año	Longitud	Recorrido
Propuestos			(km)	
corredor 4	Lechería-Cetram El Rosario-Cetram Cuatro caminos	2015	28.8	Vía Gustavo Baz Prada; avenida de las Torres; carretera federal Naucalpan-Toluca; avenida Ingenieros Militares.
corredor 5	Puente de Fierro- Cetram Indios Verdes-La Villa	2016	55.8	Carretera Federal México-Pachuca y avenida Centenario; Carretera Federal México-Pachuca e Insurgentes Norte; autopista México-Pachuca e Insurgentes Norte.
corredor 6	Cetram Cuatro caminos-Cuajimalpa	2017	15.4	Av. Ingenieros Militares; Av. del Conscripto; Paseo de la Herradura; Vialidad de la Barranca; Av. Constituyente Echanove.
corredor 7	Rio de los remedios-Atizapán- Nicolás Romero	2018-2019	37.2	Río de los Remedios, Av. Mario Colín, Boulevard Adolfo Ruiz Cortines; Av. Miguel Hidalgo, Carretera Atizapán-Villa Nicolás Romero, Av. Primero de Mayo.
corredor 8	Pantitlán-Chalco-Valle de Chalco	2020-2021	35.6	Autopista México-Puebla; Carretera Federal México-Puebla; carretera Ixtapaluca-Amecameca.
corredor 9	Nezahualcóyotl-Santa Cruz Meyehualco- Central de Abastos	2021	15.3	Calle 39, Eje 8 Sur Calz. Ermita Iztapalapa, Eje 7 Oriente Av. Guelatao, Av. Adolfo López Mateos; Eje 5 Sur Leyes de Reforma.
		Total de km: 188.1		

Fuente: Elaboración propia con base en Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP (2014 y 2015).

3. Modelos de Planeación para sistemas de corredores BRT

Un sistema, como totalidad organizada, es la articulación e interrelación entre sus componentes y su funcionamiento, de manera que estos dos no pueden ser descomponibles ni separables y, por tanto, no pueden ser estudiados aisladamente. De modo que cualquier cambio en alguno de ellos puede afectar el comportamiento futuro del sistema (García, 2006). Así, el sistema de corredores BRT se concibe como la correlación de sus múltiples componentes y, en espe-

cífico, de elementos que conforman su proceso de planeación.

Se considera que todo sistema BRT, como primera etapa, contempla un proceso de planificación, cuya estructura parte de lo básico en el diseño del proyecto hasta fases preoperatorias del mismo. Lo que resulta es la constitución de un modelo que coadyuva a un diseño integral del sistema; ejemplos de este tipo los podemos encontrar en documentos constituidos por organismos nacionales e internacionales, según datos de Lámbarry (2013):

Tabla V. Proyecciones del sistema de corredores BRT Metrobús, 2015-2024.

Corredores propuestos		Año	Longitud (km)	Recorrido
Corredor 6	El Rosario–Pantitlán	2015	26	Eje 5 Norte, avenida de las Culturas, Montevideo, calzada San Juan de Aragón y avenida 412, Vía Tapo Express, Anillo Periférico Oriente, Río Churubusco.
Corredor 7	Indios Verdes–Auditorio (Paseo de la Reforma)–Santa Fe	2015-2016	27.9	Calzada Ticoman, Calz. de los Misterios, Paseo de la Reforma, y Anillo Periférico (Fuente de Petróleos), carretera federal México-Toluca.
Corredor 8	Alameda Oriente–Glorieta de Vaqueritos	2015	20	Calle 7, Canal de San Juan, Canal de Garay y Boulevard Adolfo Ruiz Cortines, Eje 1 Oriente Canal de Miramontes.
Corredor 9	Santa Fe–Balderas–Boulevard Puerto Aéreo	2017 y 2024	22.9	Av. Chapultepec, Av. de los Constituyentes, Prolongación Paseo de la Reforma, Av. Vasco de Quiroga, Juan Salvador Agraz, Av. Tamaulipas con la Autopista México-Toluca.
	Etiopia–Estadio Azteca (continuación Corredor 3).	2017	14.8	Eje 1 Poniente Av. Cuauhtémoc, Av. Universidad, Eje 10 Sur Copilco, Av. Antonio Delfín Madrigal, Av. del Imán, Calzada de Tlalpan.
Corredor 10	Observatorio–Santa Marta	2018	25.6	Calle Sur 122 y Escuadrón 201, Av. San Antonio, Av. Colonia del Valle, Eje 5 Sur Av. Eugenia, Av. Ramos Millán (Eje Central Lázaro Cárdenas), Eje 5 Sur (Leyes de Reforma), Av. Circunvalación, Eje 8 Sur Calz. Emita Iztapalapa.
	San Lázaro–Glorieta de Vaqueritos (extensión Corredor 5)	2018	18.1	Eje 3 Oriente Francisco del Paso y Troncoso, Calzada del Hueso, Eje 2 Oriente Av. Canal de Miramontes.
Corredor 11	Cuatro caminos–Pantitlán	2019	17.4	Eje 1 Norte, Calz. San Bartolo-Naucalpan, alz. México-Tacuba, Av. Marina Nacional, Av. Maestro Rural, Av. de los Maestros, Eje 1 Norte José Antonio Alzate, Av. del Trabajo.
Corredor 12	Circuito interior (Circuito Bicentenario)	2021	38.2	Calz. Melchor Ocampo, Paseo de las Jacarandas, Av. Río Consulado, Blvd. Puerto Aéreo, Av. Río Churubusco, Av. Río Mixcoac, Av. Revolución y Av. Patriotismo.
Corredor 13	Chapultepec–Puente de Vigas	2022	11.8	Av. General Mariano Escobedo, Av. Marina Nacional, Calz. México-Tacuba, Av. Gustavo Baz Prada.
Corredor 14	Tepito–Xochimilco	2022	21.9	Eje 1 Oriente Vidal Alcocer, Av. Canal de Miramontes, Prol. División del Norte.
Corredor 15	Río Churubusco–Santa Marta	2023	16.4	Eje 8 Sur Calz. Ermita Iztapalapa, Circuito Interior Av. Río Churubusco, Autopista México-Puebla.
Corredor 16	Chapultepec–Estadio Universitario	2023	9.7	Av. Revolución, Av. Patriotismo, Av. Molinos.
Corredor 17	La Bombilla–Culhuacán	2024	8.4	Av. Miguel Ángel de Quevedo, Av. Tasqueña, Av. Tláhuac.
			Total de km: 279.1	

Fuente: Elaboración propia con base en Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP (2014 y 2015).

- I. Agencia Alemana de Cooperación Técnica, GIZ (2003). Se contemplan en este modelo diez etapas: 1) Preparación del proyecto, 2) Análisis, 3) Comunicaciones, 4) Diseño de operaciones, 5) Estructura de negocios, 6) Diseño de infraestructura, 7) Tecnología, 8) Integración modal, 9) Análisis de impactos, 10) Plan de implementación.
- II. Administración Federal de Transporte, FTA (2003). El modelo se compone de siete etapas: 1) Vialidad del corredor, 2) Ingeniería de tránsito, 3) Estaciones, terminales e instalaciones, 4) Parque vehicular, 5) Sistemas de transportación inteligente o STI, 6) Operación y servicio, 7) Financiamiento e implementación.
- III. Centro de Transporte Sustentable, CTS Embarq (2005). El modelo no considera etapas, sino cuatro factores fundamentales: 1) Técnicos, 2) Institucionales, 3) Económicos y financieros, 4) Urbanos y sociales.
- IV. Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, BANOBRAS (2010). Este modelo contempla en sí mismo cinco etapas: 1) Fase de planeación e identificación del proyecto, 2) Preparación del proyecto a nivel factibilidad, 3) Evaluación y autorización, 4) Implementación, 5) Seguimiento y monitoreo.
- V. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP (2010). El modelo se constituye de seis etapas: 1) Preparación del proyecto, 2) Diseño operativo, 3) Diseño físico, 4) Integración, 5) Plan de negocios, 6) Evaluación e implementación.

Sin embargo, a la fecha, pocos son los estudios que evidencian de manera empírica y compara-

ble los trabajos de cada uno de los organismos antes citados. No obstante, la revisión de los modelos de planeación en el presente artículo, no pretende establecer una normatividad o evidenciar modelos con estructuras poco flexibles, pues cada uno debe adecuarse a cada caso en particular. Por tanto, el objetivo de la presente exploración es brindar una metodología que complemente y resulte perfectible para proyectos de implementación de sistemas BRT y, al mismo tiempo, posibilite la mejoría de las condiciones de la movilidad cotidiana intrametropolitana e intra-urbana.

En suma, los corredores BRT Mexibús no sustentan la planeación e implementación del sistema mediante estudios de pre-factibilidad, factibilidad o con algún proyecto ejecutivo por parte de la Secretaría de Comunicaciones y la Secretaría de Transporte, facultadas para realizar la planeación y operación. En su momento, se publicaron en la Gaceta Oficial del estado de México los acuerdos del ejecutivo correspondientes a la creación de los corredores, haciendo mención de estudios técnicos y de factibilidad:

Que uno de los servicios públicos que más demandan los habitantes del estado de México es el del transporte de mejor calidad debido a los tiempos de traslado, incomodidad e inseguridad que viven actualmente los usuarios; por lo que en base a los resultados de los estudios técnicos de factibilidad y las encuestas origen-destino, así como los volúmenes de pasajeros, tecnologías aplicadas, capacidad, velocidad, seguridad, costo-beneficio, operación e inversiones que implican su construcción, se infiere y se concluye que la solución más efectiva para esta problemática es el uso de transporte masivo (Gaceta de Gobierno del estado de México, 2007: 2-4; y Gaceta de Gobierno

del estado de México, 2010: 3) por lo que se crea así el corredor ciudad Azteca-Tecámac y Chimalhuacán-Nezahualcóyotl-Pantitlán.

No obstante, la Cámara de Diputados refuerza esta situación al publicar que el Gobierno Estatal no presentó el proyecto técnico de la obra ni contó con estudios de factibilidad técnica, económica y ambiental del proyecto; tampoco tramitó los permisos y licencias necesarios para la construcción del carril confinado, entre otros que se mencionan a continuación:

Cuatro estaciones del proyecto fueron derribadas debido a que fueron mal planeadas y su ubicación no resultó funcional, lo que agravó el retraso de la obra. [...] Este sistema ha estado plagado de anomalías, incumplimientos, molestias a usuarios y vecinos, y de opacidad financiera por parte del gobierno del estado de México, a través de su Secretaría de Comunicaciones. [...] La apertura del corredor completo, Ciudad Azteca-Tecámac; luego se programó para el 22 de agosto de 2009; después se programó para el 28 de noviembre, la última fecha de compromiso fue en febrero de este 2010, algo que no se cumplió hasta este octubre. [...] Su operación no ha traído las ventajas esperadas para los vecinos, dado el elevado pasaje que tienen que pagar. Carece, desde su inicio, de señalamientos que faciliten la vialidad, puentes peatonales, y falta de difusión de rutas alternativas. [...] El gobierno estatal nunca presentó el proyecto técnico de la obra y no transfirió los recursos al Fideicomiso TransMexiquense Bicentenario, creado para la construcción del Mexibús, ni contó con estudios de factibilidad técnica, económica y ambiental del proyecto, tampoco tramitó los permisos y licencias necesarios para la construcción del carril confinado. (LXI Legislatura Gaceta Parlamentaria la Auditoría Superior de la Federación, 2010)

Se observa una limitada acción y discrepancia entre gobierno y agencias privadas en el rubro del transporte y la movilidad, y la descoordinación política, programática, presupuestal y jurídica de la cual se hizo mención en el apartado anterior. Todo ello a pesar de reconocerse a nivel metropolitano y local la existencia de trabajos de despachos especializados en planeación, consultorías privadas o de universidades, que incluyen en sus análisis: estudio de las problemáticas, propuestas de implementación, estudios de impacto ambiental y estudios de factibilidad.

3.1 Modelo de Planeación: comparativo corredor 1 y 3 del sistema Mexibús.

El resultado que a continuación se muestra, como ya se ha mencionado, plantea una revisión y análisis al modelo de planeación de los corredores 1 y 3 del sistema BRT Mexibús, con el objetivo de examinar las etapas omitidas, así como las implicaciones en el territorio y en la movilidad cotidiana de los agentes. Para tal análisis se retoma el modelo propuesto por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP (2010), "Guía de Planificación de Sistemas BRT". Además, como complemento al primero, el modelo del Centro de Transporte Sustentable, CTS Embarq (2005). Para ello se conformó un cuadro comparativo el cual contiene las seis etapas del modelo de planeación del ITDP y, a su vez, las categorías consideradas u omitidas por los dos corredores (Tabla VI).

Se parte del supuesto de que las implicaciones que se desarrollan en ambos corredores del sistema Mexibús, se relacionan con la pla-

nificación del mismo: mínima seguridad vial y peatonal; nula señalización y colocación de semáforos; insuficientes condiciones para acceder a estaciones; escasa cercanía de los corredores con equipamientos básicos; nula conectividad e integración con otros medios de transporte motorizado y no motorizado –concebido como autónomo al sistema; impacto negativo en el tiempo y costo empleado por los agentes móviles; y surgimiento de movilidad motorizada “ilegal” que se desempeña como alimentador de los corredores.

Para la obtención de los resultados se realizaron las siguientes actividades en campo: levantamiento cartográfico y registró fotográfico previo en las zonas que comprenden la localización de ambos corredores, además de encuestas a usuarios habituales en las cercanías de las estaciones. Cabe señalar que se solicitó mediante oficio una entrevista al director de Operaciones, sin embargo, no hubo respuesta, por lo que se complementaron los datos con la información conformada por Lámbarry, Rivas y Peña (2011). De acuerdo a las encuestas realizadas a usuarios habituales, 60 por ciento de ellos mencionó percibir al sistema como inseguro por las características propias del diseño físico y operacional. El 78 por ciento de los encuestados utiliza los corredores para tramos largos y no para trayectos cortos, lo que justifica las dos horas y media de recorrido de su ocupación principal a su hogar, así como el alto costo destinado para diferentes modos de transporte al día.

Al respecto, 56 por ciento de los usuarios comentan hacer uso de la movilidad motorizada “ilegal” para acercarse a los corredores, del mismo modo que al retirarse de la zona, ya que este transporte “ilegal” cumple las exigencias de su trayecto. Por otra parte, 42 por ciento de los encuestados que poseen un vehículo, expre-

Imagen 8.



Fuente: google imágenes.

Imagen 9.



Fuente: google imágenes.

san hacer menos uso de él a partir de la operación de los corredores. Y, finalmente, dentro de los elementos a mejorar en el sistema, se expresó lo siguiente: el tiempo de espera en las estaciones para abordar un autobús (frecuencia), la recarga de la tarjeta para acceder al sistema, la seguridad en las estaciones (vigilancia y alumbrado) y la frecuencia del servicio rosa (para mujeres y niños).

De manera general, a continuación se describen los componentes de cada etapa del modelo seleccionado, lo cual permitirá constatar y brindar un panorama general de los elementos que se omitieron o, en su caso, fueron considerados para los corredores 1 y 3 del sistema Mexibús, con base en el documento del ITDP (2010):

I. Preparación del proyecto

Esta primer etapa consiste en impulsar la voluntad política e institucional de apoyo al proyecto, constituir el plan de trabajo, el presupuesto, la formación del equipo de planeación-implementación, la selección del corredor, las obras necesarias y su comunicación (Lámbarry, 2013).

1. Inicio del proyecto: Para iniciar la propuesta se requiere de un catalizador que planteé la construcción de un sistema BRT (servidor público, una organización no gubernamental o un grupo de ciudadanos).
2. Tecnologías de transporte público: Se considera un periodo de 1 a 3 años para que los costos de infraestructura sean relativamente bajos en comparación a tecnologías como trenes ligeros, riel suburbano y buses tradicionales. Los factores que afectan la elección de tecnología incluyen costos capitales (costos de infraestructura y tierras), costos operacionales, consideraciones de diseño e implementación, desempeño e impactos económicos, sociales y ambientales.
3. Organización inicial del proyecto : Formar un equipo de trabajo del proyecto será una de las primeras actividades (servidores públicos, consultores externos, administradores, especialistas en finanzas,

ingenieros, diseñadores y profesionales en mercadeo y comunicaciones).

4. Análisis de la demanda : Mediante el Método de Evaluación Rápida, el cual consiste en la demanda esperada igual a la demanda actual en transporte público a lo largo del corredor, más un porcentaje de pasajeros nuevos de los vehículos privados.
5. Selección de corredores: El resultado del análisis de la demanda, más las ventajas de la red, las características de la vía, la facilidad de implementación, costos, consideraciones políticas y equidad social. Contemplado que un carril estándar requiere de 10 a 13 metros de ancho de vía, mientras que un servicio exprés puede requerir hasta 20 metros de ancho de vía.
6. Comunicaciones: Proceso de participación pública que contempla un análisis de los involucrados al implementar un sistema BRT: vecinos, operadores de transporte público existentes, propietarios y conductores de taxis, propietarios de automóviles, organizaciones ambientales, agencias gubernamentales y policía de tránsito.

II. Diseño operacional

Esta segunda etapa considera el diseño de la red y del servicio, la capacidad del sistema y la velocidad del mismo, las intersecciones y la señalética de control, así como el servicio al usuario (Lámbarry, 2013).

7. Diseño de redes y servicios: Estará determinada en elección a diseñar un sistema cerrado o abierto. El primero contempla el acceso al corredor con un número reducido de operadores y vehículos, el segundo permite que cualquier operador utilice el

- carril confinado. Así como la elección entre una configuración tronco-alimentadora o de servicios directos o exprés.
8. Capacidad del sistema y velocidad : Se estima alrededor de 13,000 pasajeros por hora por dirección, con una velocidad aproximada de 23 a 30 kilómetros por hora. Agregando factores como: servicios exprés y de parada limitada, vehículos articulados con puertas anchas, recaudo y verificación de tarifa fuera del vehículo, abordaje a nivel de plataforma y optimización de la distancia entre estaciones.
9. Intersecciones y control de señales : Se contempla una fase semafórica bien calibrada, es decir, el control prioritario de semáforos, así como restricciones de giro para mejorar el desempeño en intersecciones.
10. Servicio al cliente: Se diseñan dependiendo de las necesidades y requerimientos de los usuarios: las medidas pequeñas y simples que mejoran la comodidad, conveniencia, seguridad personal y seguridad vial, señalización clara, personal amigable y profesional, iluminación, personal de seguridad y limpieza.
- III. Diseño físico
- Esta etapa permite al equipo de planeación los cálculos del costo real de capital previsto para el proyecto en cuestión de infraestructura y tecnología, además de una auditoría de seguridad (Lámbarry, 2013).
11. Infraestructura: Incluye los carriles, estaciones, las estaciones de transferencia intermedias, las terminales, los patios e infraestructura peatonal (incluyendo ciclovia), centros de control, semáforos, instalaciones de integración, servicios públicos y el paisaje. Así como la necesidad de estructuras elevadas o túneles, la cantidad de carriles y la necesidad de adquisición de propiedades.
12. Tecnología: Contempla opciones de tecnología vehicular (tamaño y sistema de propulsión), los sistemas de recolección y verificación de tarifa (tarjeta inteligente) y los sistemas de transporte inteligentes (monitores de información en tiempo real, control de la velocidad y localización de los conductores).
- IV. Integración
- Es imprescindible integrar al proyecto todas las opciones y modos de transporte, los cuales no deben ser vistos como competidores del sistema, pues, por el contrario, tales servicios son complementarios para los agentes móviles. Esta etapa considera medidas de restricción a los vehículos particulares (Lámbarry, 2013).
13. Integración modal: se diseña pensando en el acceso peatonal de calidad y el uso de la bicicleta (conectividad, estética, facilidad de movimiento, legibilidad, seguridad personal y seguridad vial). Además considera la integración de sitios de taxi.
14. Integración de gestión de la demanda y usos de suelo: Se efectúa para disminuir el uso de movilidad motorizada (automóvil y motocicletas) integrando políticas de usos del suelo (desarrollo orientado al tránsito peatonal alrededor de las estaciones).

V. Plan de negocios

- En esta etapa se busca maximizar la ganancia del servicio en el transcurso del tiempo, minimizar el costo del servicio, maximizar el nivel de inversión del sector privado y maximizar el beneficio público de la inversión privada (Lámbarry, 2013).
15. Estructura de negocios e institucional : La gestión y regulación del servicio es definida por la estructura de negocio, ente público y privado en conjunto con las concesiones licitadas. Los cuales definen, por ejemplo, el pago a operadores por la cantidad de kilómetros viajados en lugar de la cantidad de pasajeros, la creación de agencias especializadas o unificar institutos existentes.
16. Costos operacionales y tarifas : Incluye los cálculos de los pagos de capital (depreciación de vehículos y costo de capital), costos fijos de operación (salarios de conductores, costos administrativos, aseguramiento) y costos variables de operación (combustible, partes y mantenimiento). Para lograr lo anterior, se deben considerar los subsidios operacionales públicos y las compañías fiduciarias que transparenten la rendición de cuentas.
17. Financiación: La implementación de corredores BRT prevé esquemas de inversión mediante la financiación interna municipal y nacional, préstamos e inversión del sector privado y por medio de bancos internacionales de desarrollo.
18. Mercadeo: Para ello se establecerán estrategias de difusión con el nombre y logo del sistema. Además, mediante un plan de educación pública y uso de medios impre-

sos y electrónicos, se explicará cómo funciona el sistema.

VI. Evaluación e implementación

- La última etapa se integra por los impactos de la operación del sistema y el plan de implementación (Lámbarry, 2013).
19. Evaluación: Para identificar las fortalezas y debilidades del desempeño general del sistema, un plan de monitoreo y evaluación es fundamental. El plan proporcionará el impacto del sistema en la economía (empleo directo e indirecto, ingresos y ventas en tiendas y valores del suelo), impacto al medio ambiente (calidad del aire, reducción de gases de efecto invernadero, niveles de ruido), impactos en el bienestar social de la ciudad (equidad social), interacciones sociales (expropiación de terrenos y reducción de los niveles de criminalidad) y la forma urbana (uso de suelo).
20. Plan de implementación: La etapa final del proceso de planificación es la preparación formal del proceso de construcción e implementación del sistema BRT. Por ello, se integrará un plan de construcción y contratación, los cuales acordarán la duración de la actividad (construcción) y las empresas o consultorías contratadas. Todo ello requerirá de acuerdos contractuales que legalicen la entrega del proyecto final, estos contratos cubren áreas de construcción, mantenimiento y de operaciones; los cuales, en su momento, deben estar oficialmente registrados y rubricados.

Tabla VI. Modelo de Planeación del sistema de corredores BRT Mexibús: Categorías consideradas y omitidas

		corredor 1	corredor 3
I. Preparación del proyecto.	1. Inicio del proyecto	✓	✓
	2. Tecnologías de transporte público	X	X
	3. Organización inicial del proyecto	✓	✓
	4. Análisis de la demanda	✓	X
	5. Selección de corredores	*	*
	6. Comunicaciones	X	X
II. Diseño operacional	7. Diseño de redes y servicios	✓	✓
	8. Capacidad del sistema y velocidad	✓	*
	9. Intersecciones y control de señales.	✓	X
	10. Servicio al cliente	✓	*
III. Diseño físico.	11. Infraestructura	*	*
	12. Tecnología	*	*
IV. Integración	13. Integración modal	X	X
	14. Integración de gestión de la demanda y usos de suelo	✓	✓
V. Plan de negocios	15. Estructura de negocios e institucional	✓	✓
	16. Costos operacionales y tarifas	✓	✓
	17. Financiación	✓	✓
	18. Mercadeo	✓	✓
VI. Evaluación e Implementación	19. Evaluación	X	X
	20. Plan de implementación	X	X

Fuente: Elaboración propia con base en Wright, Lloyd y Walter Hook, ITDP (2010) y Lámbarry Vilchis, Fernando, Rivas Tovar, Luis Arturo y Peña Cruz, María del Pilar (2011).

✓: cumple con todos los elementos

X: no cumple con ninguno de los elementos

*: cumple con la mitad de los elementos

En el comparativo anterior se identifican diversos elementos omitidos, los cuales justifican las implicaciones desarrolladas hoy en día en la movilidad cotidiana de los agentes móviles y el territorio. A continuación se mencionan:

- Tecnologías de transporte público (ambos corredores): Se considera como etapa omitida, pues los dos corredores sobrepasan el periodo que considera los costos bajos de infraestructura, así como la omisión del estudio de impactos económicos, sociales y ambientales.

- Análisis de la demanda (corredor 3): Prescinde del método de evaluación rápida para el cálculo de la demanda esperada.
- Selección de los corredores (ambos corredores): Excluyen estudios de factibilidad de implementación de vías con medidas acordadas para el uso como corredores (ancho de vía), así como la omisión de procesos de equidad social.
- Comunicaciones (ambos corredores): Descartan procesos de participación pública para la implementación del sistema (análisis de los involucrados).
- Capacidad del sistema y velocidad (corredor 3): No contempla la optimización de la distancia entre estaciones, así como el cálculo de pasajeros por hora y día. Además, se considera que el recaudo de tarifa es obsoleto, incluso inservible.
- Intersecciones y control de señales (corredor 3): No se contempló una fase semaforica bien calibrada ni restricciones de giro para mejorar el desempeño en intersecciones.
- Servicio al cliente (corredor 3): El corredor no se diseñó bajo las necesidades y requerimientos de los usuarios: comodidad, seguridad personal y vial, señalización clara, iluminación, personal de seguridad y limpieza.
- Infraestructura (ambos corredores): Exceptúan el diseño de infraestructura peatonal (incluyendo ciclovía), semáforos, servicios públicos y el paisaje.
- Tecnología (ambos corredores): Los corredores operan, hoy en día, con menor cuantía de autobuses, contrario a lo programado inicialmente. Los sistemas de recolección y verificación de tarifa son obsoletos y poco explicativos. También se carece de sistemas de transporte inteligente

(monitores de información en tiempo real, control de la velocidad y localización de los conductores).

- Integración modal (ambos corredores): El diseño no consideró un acceso peatonal de calidad, tampoco el uso de bicicleta ni la integración de sitios de taxi.
- Evaluación (ambos corredores): No se cuenta, a la fecha, con un plan de monitoreo y evaluación, el cual permita conocer el impacto del sistema en la economía (empleo directo e indirecto, ingresos y ventas en tiendas y valores del suelo), el impacto al medio ambiente (calidad del aire, reducción de gases de efecto invernadero, niveles de ruido) e impactos en el bienestar social de la ciudad (equidad social, interacción social y reducción de los niveles de criminalidad).
- Plan de implementación (ambos corredores): No se integró un plan de construcción y contratación, lo cual permitiría conocer a las empresas involucradas y los tiempos de duración (construcción) del proyecto. La no integración causó la prolongación del tiempo de obra para ambos corredores; además de la sustitución de las empresas encargadas de la infraestructura.

Finalmente, el modelo del ITDP (2010) resulta impreciso al considerar sólo aspectos técnicos; si bien nos muestra de manera oportuna el proceso de planeación y los elementos involucrados, carece de una consideración contextual de los aspectos sociales, económicos y urbanos; elementos que sí considera el modelo conformado por el Centro de Transporte Sustentable, CTS Embarq (2005), al no referir etapas, sino cuatro factores fundamentales, según datos de Lámbarry (2013) (Esquema 2).

Esquema 2. Modelo de planeación del centro de transporte sustentable (2005).



Fuente: Elaboración propia con base en Lámbarry (2013).

- I. Técnicos: Relacionados con la planeación, la infraestructura, los vehículos y la operación. El primero considera identificar la tarifa, los orígenes y destinos de los viajes, de tal manera que se dimensione el volumen de los mismos. El segundo y tercero comprenden los carriles y plataformas como medios de acceso. El cuarto enfatiza las condiciones adecuadas de trabajo para operadores.
- II. Institucionales: En él se redefine el nivel de participación y responsabilidad de las diferentes entidades públicas y privadas, así como la incorporación de transportistas del sector público a la empresa constituida (agentes accionistas). Se crean mecanismos de coordinación bajo un marco regulatorio que de soporte y legalidad a la estructura institucional y operativa

- III. Económicos y financieros: Se toma en consideración a los actores involucrados para regularizar y potenciar el modelo, entre ellos, el gobierno, los concesionarios y los conductores. Así como determinar el sistema de recaudación de la tarifa, integración tarifaria con otros modos de transporte, el pago a operadores y accionistas por kilómetro recorrido, todo ello bajo un esquema financiero sólido, estable y sostenible.
- IV. Urbanos y sociales: La implementación de sistemas BRT trae consigo beneficios significativos para la sociedad en términos de ganancias en tiempo, seguridad, calidad del aire, imagen urbana y productividad. Así mismo, se hace evidente la atención al usuario para determinar la demanda y eficiencia en la operación, y la decisión de invertir en la renovación de la ciudad para la conformación de un espacio público adyacente al corredor, accesible a toda persona con o sin limitación visual y de movimiento.

Reflexiones finales

Un sistema BRT se concibe como una medida ambiental y como una alternativa al transporte público. Sin embargo, en la mayoría de los casos influye la voluntad política y el elemento económico que surge detrás de ella. Cuando las condiciones en las que se presentan distan mucho de los beneficios proyectados, surgen implicaciones que se reproducen en el territorio y, a su vez, en los agentes móviles. La propuesta que aquí se planteó tiene dos vertientes: continuar instrumentando y construyendo sistemas BRT Mexibús sin planificación,

replicando escenarios caóticos de movilidad y transporte; o comenzar a planificar como medida preventiva con miras a un escenario integral metropolitano.

Las desigualdades territoriales, económicas, sociales y políticas mexicanas son, por mucho, diferentes a las presentes en países como Brasil, Ecuador y Colombia. Es por ello que la insistencia en este artículo recae en retomar, a manera de complemento, los factores sociales, económicos y urbanos como enfoque principal, pues cada modelo debe adecuarse a cada caso en particular. Se ha fallado al adoptar sistemas externos sin corroborar si estos son la respuesta a la actual crisis urbana mexicana.

Con respecto a la revisión de los modelos nacionales e internacionales de planeación, y especialmente en el modelo del ITDP que permitió la comparación entre el corredor 1 y 3, se concluyen dos cuestiones. La primera de ellas aborda lo imprescindible que resulta contemplar un modelo para sistemas de corredores BRT, en especial para el sistema Mexibús, que manifieste la preparación del proyecto, la estructura de operación del servicio y la estructura del plan de negocios, lo cual permitirá no sólo que el proyecto sea viable en términos sociales y económicos, sino también un factor de integración urbana sobre la movilidad cotidiana.

La segunda cuestión se origina en la notable disimilitud entre cada corredor comparado, aun perteneciendo al mismo sistema, resultado de la ausencia de integración y formulación de consensos que contemplen actores como: empresas concesionarias, las sociedades anónimas y los órganos reguladores, pues para cada corredor del sistema Mexibús existen distintos entes que participan al mismo tiempo en múltiples cuestiones de programación. Así mismo, el comparativo permitió distinguir los elementos omitidos, al tiempo que se reconocían las

implicaciones territoriales y sociales generadas, resultado que se sustentó con la aplicación de encuestas a usuarios habituales de ambos corredores.

Las proyecciones del sistema BRT para la Zona Metropolitana del Valle de México y, a su vez, para el estado de México, da cuenta de lo complejo e importante que se ha convertido el transporte y la movilidad de los agentes para los actores políticos en convergencia con los actores sociales y las agencias consultoras privadas. Sin embargo, habría que preguntarnos lo siguiente: de llevarse a cabo la construcción de los seis corredores adicionales proyectados del sistema Mexibús (periodo 2015-2021), ¿estaríamos dispuestos a tener, como mínimo, seis años de caos vial, aumento de tiempo en traslados a causa del tráfico, destrucción del paisaje urbano y pérdida económica por cierre de negocios? Además, ¿qué garantía se tendría de que la movilidad cotidiana y el transporte mejorarían con la construcción de los corredores propuestos?

Por otra parte, ninguno de los tres corredores del Mexibús presenta características comparables con los existentes en León, tampoco con los del Distrito Federal, mucho menos con sistemas internacionales. Tales desigualdades responden a las carencias en los procesos de planeación y programación, así como a las condiciones físicas y territoriales de carácter regional y local. Finalmente, con y sin modelo de planeación, los sistemas siguen funcionando actualmente; por eso, a través de este artículo, se busca definir las implicaciones sociales y urbanas que surgen a consecuencia de la planeación incompleta del sistema, lo que dificulta la movilidad cotidiana de los agentes, además de condicionar su acceso y conectividad con el resto de los sistemas de transporte urbano de la metrópoli.

Bibliografía

- Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados y BRT, SIBRT (2012). Fichas técnicas, disponible en: <http://www.sibrtonline.org>
- Banco de Desarrollo de América Latina (2011). Desarrollo urbano y movilidad en América Latina, Dirección de Análisis y Programación Sectorial de la Vicepresidencia de Infraestructura de CAF, Editorial CAF, Caracas, Venezuela, disponible en www.caf.com/publicaciones
- Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (2014). Programas y presentaciones. Página oficial disponible en <http://www.banobras.gob.mx/centrodeinformacion/FormatosyDocumentacion/C3%B3n/Paginas/PROTRAM.aspx>
- Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos (1998). Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, México.
- García, Rolando (2006). Sistemas complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria, Editorial Gedisa, Barcelona, España.
- Gobierno del Distrito Federal (2004). Aviso por el que se aprueba el establecimiento del sistema de transporte público denominado "Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal", Gaceta Oficial del Distrito Federal, Décimo Cuarta Época (98-Bis), México, D.F., disponible en <http://www.consejeria.df.gob.mx/index.php/gaceta>
- Gobierno del estado de México (2010). Acuerdo del Ejecutivo del Estado por el que se crea el corredor Chimalhuacán - Neza - hualcáyotl - Pantitlán, Gaceta del Gobierno del estado de México, Tomo CXC, número 72, 18 de octubre, México, disponible en <http://www.edomex.gob.mx/portal/page/portal/legistel/gaceta-de-gobierno/2010/octubre>
- Gobierno del estado de México (2007). Acuerdo del Ejecutivo del Estado por el que se crea el corredor Ciudad Azteca-Tecámac, Gaceta del Gobierno del estado de México, Tomo CLXXXIV, número 125, 26 de diciembre, México, disponible en <http://www.edomex.gob.mx/portal/page/portal/legistel/gaceta-de-gobierno/2007/diciembre>
- Gobierno del estado de México (2007b). Programa Especial de Transporte Masivo del estado de México. Gaceta del Gobierno del estado de México, Tomo CLXXXIV, núm. 102, noviembre, México, disponible en <http://www.edomex.gob.mx/portal/page/portal/legistel/gaceta-de-gobierno/2007/noviembre>
- Gobierno del estado de México (2005). Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2005-2011, Toluca, estado de México, México, disponible en <http://www.edomex.gob.mx/desarrollosocial/doc/pdf/plandesarrollo.pdf>
- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, IPPUC (1966). Plan Director de Curitiba, Paraná, Brasil, disponible en <http://www.ippuc.org.br/default.php>
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, ITDP (2015). Transporte Público Masivo en la Zona Metropolitana del Valle de México, México, D.F., disponible en <http://mexico.itdp.org/documentos/transporte-publico-masivo-en-la-zona-metropolitana-del-valle-de-mexico-proyecciones-de-demanda-y-soluciones-al-2024/>
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo ITDP (2014). Proyecciones de demanda de transporte público masivo en la Zona Metropolitana del Valle de México al 2024, México, D.F., disponible en <http://mexico.itdp.org/documentos/reportes/proyecciones-de-demanda-de-transporte-publico-masivo-en-la-zona-metropolitana-del-valle-de-mexico-al-2024-resumen-ejecutivo/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2010). Marco Geoestadístico Nacional: Censo de Población y Vivienda, INEGI, México, disponible en <http://www.inegi.org.mx/geo/contenidos/geoestadistica/mgeoestadistico.aspx>
- Lámbarry Vilchis, Fernando, Luis Arturo Rivas Tovar y María del Pilar Peña Cruz (2011). "Planeación de los sistemas BRT y consensos entre transportistas y autoridades de gobierno durante su implementación: el caso de Metrobús y Mexibús". En Administración & Desarrollo 39(54), Colombia, pp. 133-150.
- Lámbarry Vilchis, Fernando (2013). Teoría y realidad del transporte público de clase mundial en México, BRT: Alternativa de movilidad sustentable, Instituto Politécnico Nacional, México, D.F.
- LXI Legislatura Gaceta Parlamentaria la Auditoría Superior de la Federación (2010). Con punto de acuerdo, para crear una comisión especial que dé seguimiento al sistema Mexibús Ciudad Azteca-Tecámac, Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, año XIV, número 3161-XI, México, disponible en gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/61/2010/dic/20101214-XI.html
- Pardo, Carlos Felipe (2008). Los cambios en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) en ciudades de América Latina, Boletín FAL edición no. 259, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, disponible en: http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/agrupadores_xml/aes281.xml&xsl=/agrupadores_xml/agrupa_listado.xsl&base=/comercio/tpl/top-bottom.xslt
- Pinheiro Junior, Clodualdo (2005). Curitiba una experiencia continua en soluciones de transporte. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, IPPUC, Municipalidad de Curitiba, <http://www.planum.net/curitiba-una-experiencia-continua-en-soluciones-de-transporte>
- Secretaría de Comunicaciones, Gobierno del estado de México, Transporte Masivo, México, disponible en <http://portal2.edomex.gob.mx/secom/index.htm>
- Secretaría Distrital de Movilidad (2015). Proyectos: Indicadores de movilidad, Bogotá, Colombia, disponible en <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=12>
- Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del D.F., Metrobús. Mapa de Rutas, disponible en <http://www.metrobus.df.gob.mx/mapa.html>
- Wright, Lloyd y Walter Hook (2010). Guía de Planificación de Sistemas BRT: Autobuses de tránsito rápido, Institute for Transportation and Development Policy, ITDP, New York, USA, traducción de Pardo, Carlos Felipe, disponible en <http://mexico.itdp.org/documentos/guia-de-planificacion-de-sistemas-brt/>

El nacimiento de un teatro moderno: el Palacio de Bellas Artes

Armando Cisneros Sosa
División de Ciencias Sociales y Humanidades
Universidad Autónoma Metropolitana / Unidad Azcapotzalco

Resumen

Historia de la construcción del Palacio de Bellas Artes, proyecto original de Porfirio Díaz, destacando la recomposición del espacio urbano en el área poniente del actual Centro Histórico de la Ciudad de México. El proyecto constructivo, compartido entre el arquitecto que lo emprende (Adamo Boari) y el que lo termina (Federico E. Mariscal) resulta una mezcla de varios estilos, fundamentalmente del art nouveau y el art déco, ambas expresiones de la nueva estética de la modernidad de principios del siglo XX.

Palabras clave: Palacio de Bellas Artes, urbanización, Teatro Nacional, Haussmanización, art nouveau, art deco, neoclasicismo, modernidad.

Abstract

History of the construction of Palacio de Bellas Artes, original project of Porfirio Díaz, outstanding the rebuilding of the urban space in the west side were is the actual Historic Center of Mexico City. The project, sharing between the architect who start it (Adamo Boari) and who finish it (Federico E. Mariscal) result a mixture of several styles, mainly art nouveau and art deco, expression both of new aesthetic of the modernity in the beginning of XX century.

Keywords: Palace of Fine Arts, urbanization, National Theatre, Haussmanization, art nouveau, art deco, neo-classicism, modernity.

Fecha de recepción:
20 de enero de 2015
Fecha de aceptación:
2 de julio de 2015



El lenguaje de la arquitectura mexicana en el arranque del siglo XX pertenece al campo de la modernidad en el sentido más amplio. En términos estrictos, podemos hablar de varios lenguajes desarrollados en contraposición a la estética colonial, fundamentalmente cortesana y eclesiástica. El espíritu general de la nueva época puede ser visto como una búsqueda de trascendencia a las grandes resonancias del virreinato, entre las cuales destacaba la Catedral del barroco y, las grandes obras de Tolsá, la estatua de Carlos IV (1803) y el Palacio de Minería (1812), arraigadas en la estética del neoclásico primario. Frente a esos modelos paradigmáticos la nueva arquitectura tendría que levantar los nuevos espacios del hombre moderno. Una de las primeras oleadas renovadoras se volcó hacia un neoclasicismo de corte más romántico, historicista incluso, para llegar, alrededor de 1900, a la verdadera innovación arquitectónica de la belle époque. En ese año axial, la estética hegemónica en la Exposición Internacional de París, el Art Nouveau, se impondrá en México como en muchas otras partes del mundo, definiendo los ideales nacientes de la arquitectura y el diseño en general. La hegemonía estética sería entonces la de una decoración exuberante (fauna y flora), curvas de un naturalismo sinuoso, colores vivos (azul pavorreal, verde mar) en contraste con los colores tristes (grises y cafés) del romanticismo y el neoclásico, aprovechando el beneficio del uso maleable y, por tanto, decorativo del hierro, el concreto y el cristal. Durante las jornadas parisinas de la exposición cautivarían a medio mundo, entre muchas otras manifestaciones estéticas, los vitrales con cristales opalescentes de Tiffany, los muebles de Gruber y la arquitectura del Petite Palais, (obra de Charles Girault) con su majestuosa puerta

de entrada, con esculturas en el fondo de una serie arcos achicados consecutivamente hacia el fondo, en forma de arquivolta.¹

Al mismo tiempo, los radicales cambios económicos y sociales del siglo XIX, que pueden sintetizarse como manifestaciones de la revolución industrial, impusieron nuevas formas de trabajo, vivienda, transporte, educación, recreación y producción de conocimientos en general, modificando en forma crítica la cultura tradicional y el mundo vital en su conjunto, especialmente en las ciudades. La revolución industrial puso en ejercicio el poder de la electricidad, el petróleo y la gasolina, creó la industria química y una nueva metalúrgica, a la par que surgieron el telégrafo, el ferrocarril, el automóvil, la fotografía, el cine y el teléfono.

En materia de urbanismo aparecieron dos grandes corrientes. Por un lado, frente a la ciudad industrial, el proyecto de Ebenezer Howard de "jardín". Por otro, especialmente en París, la cirugía urbana de George-Eugène Haussmann. Esta última sería deudora a ultranza de una racionalidad sujeta a fines, demoledora de la tradición de la racionalidad sujeta a valores (Max Weber). Por su parte, la arquitectura francesa del siglo XIX sería también deudora de lo que en términos de filosofía política fue desarrollado como utilitarismo (Bentham y la arquitectura panóptica) y el positivismo (Comte y la física social).² Estas dos grandes corrientes ejercerían en muchos campos, retomando a Jürgen Habermas, una sistemática colonización del mun-

do vital.³ La ciencia francesa del urbanismo y la arquitectura asumirían el papel de ciencias para la administración moderna del Estado y la sociedad.

Por lo que toca al urbanismo aplicado en París, la cirugía urbana se realizó bajo la consigna del cueste lo que cueste. Los personajes centrales fueron Carlos Luis Napoleón Bonaparte (Napoleón III) y su brazo ejecutor de 1853 a 1870, el barón George-Eugène Haussmann (el Atila de Alsacia).⁴ Durante ese período, el Estado francés aplicó, indistintamente, el poder de la picota por sobre los cuerpos "enfermos" de París. El centro de la ciudad fue abierto con grandes avenidas que destruyeron barrios y desplazaron a miles de familias, buscando higienizar y hacer lucir los edificios públicos y, de paso, aumentar considerablemente la renta urbana. El ejemplo paradigmático, la joya de la corona del binomio Napoleón III-Haussmann, sería el edificio de la Opera, construido por Charles Garnier después de la demolición de 12 mil metros cuadrados de ciudad, convirtiéndose en punto culminante de una magnífica avenida y reto para los nuevos arquitectos. Sin embargo, esa gran obra, cuya construcción se inició en 1861, sería inaugurada hasta 1875, cinco años después de la caída de Napoleón III (y de Haussmann) provocada por la derrota del ejército francés frente a Prusia y la emergencia de la Comuna de París.

La modernización en la Ciudad de México

Para el caso mexicano podemos destacar grandes cambios económicos, políticos y culturales

producidos con el advenimiento arrasante de la modernización, especialmente hacia finales del siglo XIX. A los cambios en la Ciudad de México se siguió una estética innovadora. Pueden señalarse en esa línea la pintura de José María Velasco, que incluyó el paso del ferrocarril dentro del paisaje mexicano, la escultura de Miguel Noreña, autor del monumento a Cuauhtémoc, del más puro nacionalismo neoclásico, o la arquitectura de Antonio Rivas Mercado, creador del Monumento a la Independencia, afortunada combinación del neoclásico con la representación de elementos históricos. En la literatura puede señalarse a Guillermo Prieto, Salvador Díaz Mirón, Ignacio Manuel Altamirano, Ignacio Ramírez, Manuel Acuña, Juan de Dios Peza y, entre los más modernistas, Manuel Gutiérrez Nájera y Amado Nervo, quienes pugnarían por un nuevo culturalismo cosmopolita que dejaría pronto los modelos neoclásicos. En "La duquesa Job", por ejemplo, Nájera describe con maestría los espacios urbanos y los gustos de la emergente mujer laica y postcortesana en el México de finales del siglo XIX:

"No es la condesa de Villasana
caricatura, ni la poblana de enagua roja, que
Prieto amó[...]
Mi duquesita, la que me adora,
no tiene humos de gran señora[...]

Desde las puertas del la Sorpresa [tienda en
Palma y Plateros]
hasta la esquina del Jockey Club [club exclusivo
en el palacio de los azulejos]
no hay española, yanqui o francesa,
ni más bonita, ni más traviesa
que la duquesa del Duque Job[...]

¡Y los domingos! [...]
¡Cual se acurruca la perezosa,

bajo la colcha color de rosa,
mientras a misa la criada va[...]

Un par de huevos y un buen bistec,
media botella de rico vino,
y en coche juntos, vamos camino
del pintoresco Chapultepec." (Zaid, 1986:454-456)

Pueden verse en la poesía de Nájera los nuevos usos y costumbres burgueses y liberales, desarrollados en espacios que se amplifican y cambian de forma y sentido, especialmente para el emergente gran público de la ciudad capital.⁵ La nueva estética acompañará una nueva vida urbana que gira fundamentalmente sobre los límites de la ciudad histórica. Si damos crédito a la poesía de Gutiérrez Nájera y a descripciones de la época, entre los espacios favoritos del nuevo gran público se encontraban los que ofrecían, de manera destacada, la calle de Plateros y su continuación como San Francisco (hoy Madero), considerada, por sus tiendas y casonas palaciegas, "la calle principal de la ciudad" (Kolonitz, 1998:153-153); la Alameda, "el paseo más bello" y lugar de cita "del beau monde", (Becher, 1998:124); el Zócalo, con la Catedral y la multitudinaria llegada del tranvía; el elegante Teatro Nacional (en 5 de Mayo y Bolívar); el novísimo Salón Cinematográfico (Plateros 9); Chapultepec, con trabajos recientes de remozamiento, y el antiguo Paseo de Bucareli, que coincidía con el nuevo del Paseo de la Reforma, eje de las nuevas colonias privilegiadas y ubicación de las estatuas de los héroes de la Reforma, agregándose a las de Cuauhtémoc,

5. Vale decir que el municipio de México, que contiene casi toda la mancha urbana, registra 369 mil habitantes, mientras el D.F. tiene, según el censo de 1898, una población de 474, 860 habitantes (SPP, 1981: 39 y Ramírez, 1996:82)

1. Arquivolta, según la Real Academia Española, es un "conjunto de molduras que decoran un arco en su parámetro exterior vertical, acompañando a la curva en toda su extensión y terminando en las impostas" (bases del arco).

2. Ver La filosofía positiva de Augusto Comte. Editorial Porrúa. México.

3. Ver Teoría de la acción comunicativa de Habermas. Editorial Taurus, Madrid.

4. La familia de Haussmann era originaria de la región francesa de Alsacia. Ver Hussey, A. París. Penguin Books. Londres.

Colón y la estatua ecuestre de Carlos IV, más el Monumento a los Indios Verdes. Habría que incluir, para la población que giraba alrededor de las ciencias y artes, la importancia de la Universidad Nacional, y para la enseñanza conjunta de la arquitectura, pintura y escultura, la Academia de San Carlos. Adicionalmente, para los personajes más influyentes, el Jockey Club, en la casa de los azulejos, frente a la iglesia de San Francisco, "con fumador, boliches, comedores, salones de lectura, salones de conversación y de juego, billar y baños de agua fría y caliente". (Curiel, 1998:213)

El triunfo del cientificismo sobre las tradiciones tuvo en México, como resultado de los triunfos liberales, un ejercicio especial del poder. Uno de los grupos políticos más influyentes durante el gobierno de Díaz sería precisamente el grupo de los "científicos", compuesto por medio centenar de personajes entre los que se contaban algunos ingenieros (Francisco Bulnes y Sebastián Camacho), abogados con conocimientos de economía (José Ives Limantour, ministro de Hacienda) y otros meramente políticos (Guillermo de Landa y Escandón, alcalde tres veces del ayuntamiento de México y gobernador del Distrito Federal). En realidad, siguiendo a Luis González, salvo Justo Sierra (historiador), la gran mayoría de los científicos se dedicaban especialmente a los negocios, "como asesores en los bancos y en el fisco, y en definitiva, como satélites del ministerio de Hacienda." (González, L. 1976:224) Los "científicos" representarían no solo el lado oscuro del saber científico sino, incluso, el lado más perverso del liberalismo, el usufructo del *laissez faire, laissez passer*. Puede decirse que el mismo Porfirio Díaz sería un liberal que estuvo muy lejos de ejercer la política del liberalismo en términos roussoeuanianos: libertad de pen-

samiento y opinión, igualdad ante la ley, poder sustentado en la base social.⁶ En consecuencia, y a la luz del trabajo de los historiadores (por ejemplo Luis González y Ernesto de la Torre), resulta claro que al menos dos liberales contrapuestos ejercieron el poder durante la segunda mitad del siglo XIX. Primero, el liberalismo fundador, el de la Ley Lerdo (1856) y la Constitución del 57, ambas cartas refrendadas por el gobierno de Juárez, ejerciendo una férrea austeridad republicana. En segundo lugar, el liberalismo autoritario y festivo, con los consuetudinarios banquetes y celebraciones de Porfirio Díaz, residiendo en el Palacio de Chapultepec, acompañados del desplazamiento de la base social bajo argumentaciones modernizadoras. "Orden y progreso", la consigna positivista, se convierte en represión (Río Blanco, Cananea) y en el desarrollo de una nueva aristocracia. Las mismas leyes liberales del uso del suelo generan el paso del monopolio de la propiedad religiosa al monopolio de la propiedad privada, imponiendo un desenfrenado mercado de suelo urbano. María Dolores Morales ha documentado detalladamente los efectos urbanos que tuvo la desamortización de los bienes del clero, en conjunción con la desecación de zonas pantanosas:

1. Nacimiento acelerado de nuevas colonias (Guerrero, Santa María, La Bolsa, Violante, Barroso, Limantour, etc), bajo la forma de una masiva producción del espacio urbano o urbanizable, generando o acrecentando grandes fortunas. En este proceso los grupos sociales privilegiados se ubicaron preferentemente hacia el surponiente (Roma, Juárez, Condesa).

6. Ver Rousseau, *El contrato social*. Editorial Porrúa, México.

2. Aumento acelerado del precio de la tierra, generando un círculo vicioso de especulación y nuevos incrementos. La inversión pública en infraestructura urbana se tradujo en beneficios privados concentrados. El ritmo de la especulación es tal que la inversión pública resultó finalmente insuficiente y aparece el déficit de servicios.
3. Conflictos de autoridad provocados por la extensión de la ciudad. Los fraccionamientos crecieron más allá del municipio central de Ciudad de México. En consecuencia, los municipios más débiles, como los de Tacuba y Tacubaya, resultaron rebasados por las dimensiones del problema de abastecimiento de servicios.⁷

La arquitectura del régimen

En 1900 Porfirio Díaz tiene 70 años. Llega al final de su vida y parece vislumbrar la gloria nacional. En el ambiente político que lo rodea se reproduce la imagen heroica del gran modernizador. Además, se acerca el bicentenario de la independencia y el país debe celebrarlo con gran efusión, especialmente considerando que el mismo Díaz ha sido uno de los grandes defensores de la patria.⁸ La nueva reelección serviría para coronar su gobierno. Al poco tiempo, en 1903, frente a la nueva reelección, Francisco Bulnes pronunciará un discurso en apoyo a la reelección de Díaz. En un tono que mezcla el pragmatismo con el romanticismo dice: "El pueblo mexicano ha recorrido[...] un camino

(que va) desde los hielos del pasado hasta los soles del porvenir[...] la reelección debe servir para que el general Díaz complete su obra; cumpla con un sagrado deber organizando nuestras instituciones, con el objeto de que la sociedad, en lo sucesivo, y para siempre[...] dependa de sus leyes, y no de sus hombres". (UNAM, 1983:VIII).

La culminación de la triunfante marcha política de Díaz sería un conjunto de grandes obras en la capital del país. Había que ejercer en todo su esplendor, según el régimen, una nueva producción política del espacio, una arquitectura majestuosa, capaz de demostrar el advenimiento de la nueva era, el triunfo de la dictadura de Díaz y de su bandera, el cientificismo, vía utilitarismo y positivismo, en función de la plena modernización de la vida pública. Tres grandes edificios de servicios van a aparecer en la periferia de la capital, ejemplos del modelo de la administración pública: el Hospital General, (1905) la cárcel de Lecumberri (1900) y el manicomio de la Castañeda, (1910) todos en la periferia de la ciudad, conteniendo en cada caso una serie de pabellones o crujías para establecer una nueva taxonomía frente a la enfermedad o la delincuencia. En el caso de Lecumberri, tras la fachada de un palacio-fortaleza, se va a imponer la estructura del panóptico, la microfísica del poder, diría Foucault, sobre el cuerpo permanentemente vigilado del criminal.⁹

En el corazón de la ciudad, el gobierno de Díaz proyecta un conjunto de grandes obras con tres grandes objetivos: la legitimación del Estado, la exaltación patriótica y la modernización de la función pública. Para cumplir el primer objetivo se intentará levantar el Palacio Legislativo. En 1897 se publicó la convocatoria

7. La base de estas conclusiones es el trabajo de María Dolores Morales, "La expansión de la Ciudad de México: el caso de los fraccionamientos". En Morales, M.D. (2011:250-254)

8. Ver Garcíadiego, J. "El porfiriato". En Torre, E. de la, y Garcíadiego, J. et. al. "Historia de México". SEP-FCE. México.

9. Ver de Foucault *Vigilar y castigar* Ed. Siglo XXI, México.

del concurso. La obra debería construirse en la periferia poniente, en el cruce de la calzada del Ejido (avenida Juárez) y las calles de la Exposición (Ignacio Ramírez) sobre una hectárea de terreno. Los resultados del concurso, emitidos al año siguiente, fueron polémicos. En el riguroso estudio de Martha Olivares se indica que el primer lugar fue declarado desierto, a la vez que se otorgaron 3 segundos lugares: Adamo Boari (italiano residente en Chicago); Pio Nacentini y Filipo Nataleti (Roma) y, P.J. Weber (de la casa Burham & Company, Chicago). El tercer lugar fue otorgado a Piero Paolo Quaglia y el cuarto a Antonio Rivas Mercado, (profesor de la Academia de San Carlos). Finalmente, evidenciando el papel de los concursos arquitectónicos en la época de Díaz, el proyecto fue otorgado al francés Emile Bernard. Como se sabe, el levantamiento de 1910 impedirá la terminación de la obra, y, en su lugar, se levantará precisamente el Monumento a la Revolución. (Olivares, M., 1996)

Para cumplir el segundo objetivo se construirán dos grandes monumentos, ambos inaugurados en 1910, el Hemiciclo a Juárez, de mármol blanco, a un costado de la Alameda, y el Monumento a la Independencia, obra de Antonio Rivas Mercado. Este último fue ubicado en el centro de una de las glorietas del Paseo de la Reforma. La obra fue un verdadero homenaje político. Primero se construyó un pedestal cuadrado y un mausoleo donde descansan los restos de los héroes; arriba la enorme columna de estilo neoclásico y, en la cima, a cuarenta metros de altura, viendo hacia el norte, una figura del neoclásico, la diosa de la Victoria, alada. Para el imaginario popular representó el Ángel de la Independencia, una especie de protector nacional no secularizado. En todo caso es una

alegoría, no representa a un héroe o a un personaje en particular, es la representación de cimonónica, romántica, de la independencia nacional. El Ángel es una enorme joya, dorado, con las alas extendidas y envuelto en una túnica de aire celestial, parece llegar del cielo hacia la columna, llevando en la mano derecha una corona de laurel, el antiguo premio griego a los triunfadores. Al pie de la columna están los héroes que lucharon por la independencia. Hidalgo al centro y al frente, portando una bandera nacional; y en las esquinas las esculturas de cuatro caudillos: Morelos, Guerrero, Mina y Nicolás Bravo. Además, aparecen símbolos neoclásicos, acordes con la filosofía oficial. Un león representa al pueblo, y sentadas en las esquinas, como guardianes, las virtudes políticas del sistema positivista: ley, resistencia, fuerza y progreso (UNAM, 1983:15).

Finalmente, para cumplir la tarea de modernizar la función pública, se levantarían tres edificios: 1.- La sede de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, justo frente al Palacio de Minería, donde estuviera el antiguo convento de San Andrés. Se trataría de una obra de estilo neoclásico renacentista, con interiores art nouveau, que sería encargada al arquitecto italiano Silvio Contri e inaugurada en 1912 por el presidente Madero; 2.- El edificio de Correos, construido por Adamo Boari, de estilo gótico veneciano con tintes isabelinos, construido entre 1904 y 1907, sobre los terrenos del antiguo Hospital de Terceros y 3.- El Teatro Nacional, hoy Palacio de Bellas Artes.

Un nuevo Teatro Nacional

La idea de construir un nuevo Teatro Nacional comenzó a surgir al inicio del nuevo siglo. El

anterior había sido construido en 1844, durante la dictadura de Santa Ana. Era un enorme edificio neoclásico ubicado justo en el cruce de la calle de Vergara (Bolívar) y 5 de Mayo. En realidad el teatro era la culminación de la calle de 5 de mayo, hacia el poniente. No puede considerarse que era un teatro viejo. En 1900 tenía 56 años y seguía siendo usado con normalidad. Incluso el suntuoso banquete del 1º de diciembre de ese año, en honor de Porfirio Díaz, celebrando el inicio de su sexto periodo presidencial, se realizó ahí, utilizando el escenario, ricamente engalanado e iluminado, el patio de cristales y el enorme vestíbulo, adornado con plantas de manera abundante. Esa noche, el llamado Gran Teatro Nacional luciría, por última vez para actos oficiales, en todo su esplendor (UNAM, 1983:12). Dos meses antes de aquella gran celebración, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a cargo de Francisco Z. Mena, había emprendido un proyecto para la restauración del teatro, que para entonces ya era propiedad pública. El informe dado por el ingeniero operativo para tales obras, Gonzalo Garita, en 1904, revela que el proyecto de restauración fue resultado de un acuerdo entre los ministros de Hacienda, José Yves Limantour, el "científico" más influyente del régimen, y el de Comunicaciones y Obras Públicas, Francisco Z. Mena, combatiente contra la ocupación francesa y seguidor de Díaz en el Plan de Tuxtepec. Al inicio del nuevo periodo presidencial, en diciembre del mismo año, la instrucción fue demoler "la parte no aprovechable". A partir de enero de 1901, el proyecto se realizaría, por indicaciones de Limantour, en forma conjunta, entre el ingeniero Garita y el arquitecto Adamo Boari. En febrero de 1901, Garita señala que existen dos nuevos proyectos de remodelación, uno elaborado por él y

otro por Adamo Boari. Este último, después de ajustes, sería aprobado a principios de mayo. No sabemos el contenido de ese proyecto, pero lo cierto es que a partir de ese momento cambian radicalmente las instrucciones y se ordena la demolición del inmueble, pues "el Supremo Gobierno creyó conveniente erigir el edificio en otro lugar". Los trabajos se hicieron aceleradamente y en menos de 2 meses, exactamente el 2 de julio de 1901, el Teatro Nacional quedó totalmente demolido. Pero además del teatro se tiraron las edificaciones de tres manzanas, básicamente coloniales, pues la nueva idea era abrir, ampliar y continuar la avenida 5 de Mayo hasta San Juan de Letrán. Para ese fin se hicieron diversas expropiaciones, y el entonces presidente del ayuntamiento de México, Guillermo de Landa y Escandón, informó a Garita, el 28 de mayo, que él presidiría la comisión de las expropiaciones, y que éstas, efectivamente, permitirían continuar la avenida 5 de Mayo y establecer lo que se denominó: "la plaza del Teatro Nacional". Garita realizó las nuevas demoliciones, especialmente de las casas, comercios, una compañía telefónica, la iglesia de Santa Isabel y el Hospital de Terceros, parte de lo cual era propiedad pública. De la noche a la mañana se aplicó una severa cirugía a dos manzanas del centro de la ciudad, abiertas para ampliar 5 de mayo, y la destrucción de otras tres, dos destinadas al nuevo teatro y una al Palacio de Correos. El nuevo proyecto urbanístico era indudablemente enorme, considerando que a las cinco manzanas intervenidas, tres desaparecidas, habría que sumar la desaparición de una cuarta, a sólo una calle de distancia, la que estaba frente al Palacio de Minería, sobre la calle de San Andrés (actual Tacuba) y que sería utilizada en esos mismos años para las nuevas oficinas de "la secretaría

del progreso”, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Puede estimarse que la realización de la nueva edificación del Teatro Nacional, con todas las demoliciones que implicó, fue decidida en el inicio del nuevo período gubernamental de Díaz, hacia diciembre de 1900, y expresada oficialmente en el mes de mayo de 1901. Resulta lógico suponer que Adamo Boari participó en el súbito abandono de la idea de la remodelación para dar paso al proyecto de una nueva y mayor construcción. Pero la decisión definitiva de todo el enorme proceso de obras y reurbanización, conocido por algunos como “plan director”, debe atribuirse al Supremo Gobierno, es decir, al General Díaz. También habría que registrar el papel que tuvo el general Mena, en quien recaía, como secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, la responsabilidad formal de la obra y que, en enero de 1901, había contratado a Garita y al arquitecto Boari. No obstante, el actor oficial más importante en todo el proceso, después del ejercido por Díaz, fue el del poderoso secretario de Hacienda, José Yves Limantour, quien no solamente ordenó las demoliciones de las fincas expropiadas, sino que mantuvo un papel directivo en la definición de la ubicación de la obra y, sistemáticamente, recibió reportes de los avances por parte de Boari. En julio de 1901, por ejemplo, dio instrucciones a Garita y a Boari sobre la mejor ubicación del teatro, a fin de lograr “una buena perspectiva”, similar a la de la Opera de París. En cambio poco puede atribuirse al ayuntamiento de la ciudad y al mismo gobierno del Distrito Federal, los cuales parecían ser sólo órganos ejecutores de decisiones tomadas con anticipación, aun cuando el hombre fuerte del gobierno de la ciudad, Guillermo de Landa y Escandón, era también

un prominente “científico”. El sería presidente del ayuntamiento de México entre 1900 y 1902 (en el periodo de las demoliciones), y gobernador del Distrito Federal de 1903 a 1911, durante el período crítico de las grandes construcciones. Otro cambio vendría en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, pues en 1903 Francisco Z. Mena, fue transferido a la Secretaría de Guerra y Marina y sustituido por el Ing. Leandro Hernández. Díaz había cambiado a un militar por un constructor en ese periodo culminante de su gobierno.

A partir de la información expuesta puede asumirse, en relación con la toma de decisión para el arranque de las obras del nuevo teatro nacional, que Porfirio Díaz dio, entre 1900-1901, las instrucciones para la restauración, demolición y nueva construcción, con miras a exaltar las celebraciones patrias del centenario y sellar su propia gloria. La decisión contenía la justificación ideológica de sumar una gran obra, la más importante del porfiriato desde el punto de vista edilicio, al proceso de modernización y embellecimiento de la ciudad, y, además, reurbanizar toda la zona con una majestuosa y radical transformación institucional del espacio, lo cual incluía cuatro grandes edificaciones (teatro, correo, Palacio Legislativo y Secretaría de Comunicaciones) y dos monumentos (a la Independencia y a Juárez), más la ampliación de 5 de mayo y la transformación de su cruce con San Juan de Letrán (antes Santa Isabel), lo que implicaba la ampliación de la estrecha calle del Puente de San Francisco, a fin de convertirla en la continuación de la avenida Juárez hasta San Juan de Letrán. Para ello había que aplicar una acelerada y extensa cirugía urbana, al estilo Haussmann, de dimensiones no vistas hasta entonces en la ciudad. No hay indicios de alguna protesta social. La

idea de una modernidad cristalizada en nuevas y monumentales obras en el corazón de la ciudad parecía justificar todo el proceso, en particular, por lo referente al nuevo gran teatro. José Yves Limantour, por encima incluso del secretario de Comunicaciones y del mismo gobernador del Distrito Federal, aparece como el Haussmann mexicano, el principal impulsor de la reurbanización del centro de la ciudad.

La rápida limpieza urbana de 1901 daría como resultado la disposición de un terreno muy amplio, superior a una hectárea, que permitiría una importante perspectiva para dar mayor lucimiento a los futuros Palacio Postal y Teatro Nacional, uno precisamente frente al otro. Ambas obras fueron finalmente encomendadas a Adamo Boari, ya sin la participación de Garita. El lugar en el que se construiría el teatro nacional estaba constituido por dos manzanas: una pequeña con casas de dos pisos, colindando hacia el norte con el Puente de la Mariscal (Av. Hidalgo) y hacia el sur, después de un pequeño callejón, con la manzana mayor, con los restos del antiguo convento de Santa Isabel y, según una fotografía de la época, decenas de viviendas, además de una fábrica de cigarros, una tienda y el Instituto Viller.¹⁰ En el extremo sur se encontraba una calle estrecha, la calle del Puente de San Francisco, continuación; hacia el poniente, de la calle de Corpus Christi, la cual llegaba hasta “el Caballito”, en el entronque con Paseo de la Reforma, con la denominación de calle del Calvario. Esas tres calles ampliadas se convertirían en la avenida Juárez, llegando incluso, cruzando el Paseo de la Reforma, hacia otra plaza abierta

sobre antiguas casonas, lugar en el que se iniciaba la construcción del nuevo Palacio Legislativo. En el costado oriente de lo que sería el Teatro estaba la calle de Santa Isabel, (Eje Lázaro Cárdenas) colindando con el terreno del antiguo Hospital de Terceros, que llegaba hasta la plazuela del marqués de Guardiola. (Prieto, G., 1944:97) Hacia el poniente estaba la calle de la Alameda (Angela Peralta), única separación con el enorme y muy cosmopolita parque de la Alameda, con fuentes, quiosco, bancas y avenidas.

Concepción y ejecución del proyecto

Adamo Boari emprendió la elaboración del proyecto del Teatro Nacional desde finales de enero de 1901, aun antes de que se emprendiera la demolición del viejo teatro y de las manzanas que darían paso a la nueva avenida 5 de mayo. Para ello se instaló en la ciudad de Chicago, elaborando los primeros planos en el taller de Frank Lloyd Wright, quien lo definía como “un hirviente italiano” (INBA, 1984:295). Ahí recibió la influencia del estilo “orgánico,” por el cual Lloyd Wright ubicaba jardines interiores en interacción con los espacios exteriores. Boari plasmó ese interés particular en el diseño del vestíbulo del nuevo teatro, al pensarlo como jardín botánico. No obstante, en su afán por construir un teatro espectacular, Boari se distanciará notablemente de la “arquitectura austera” de Lloyd Wright. (INBA, 1984:295). Al poco tiempo, en abril, se encuentra en Europa estudiando los mejores teatros, entre ellos la Opera de París; además de relacionarse con especialistas en la construcción de diferentes elementos teatrales. Cuatro meses después regresa a México y, al año siguiente, el 2 de abril

10. Al respecto puede verse el Plano de la Ciudad de México de Julio Popper, de 1883. En SAHOP (1982) 500 Planos de la Ciudad de México. 1325-1933. México.

de 1902, presenta un anteproyecto. Al poco tiempo, el 15 de agosto, presenta un proyecto acabado.

En el documento del 2 de abril Boari destaca la ubicación del teatro y justifica el drástico cambio urbano de la zona. ¿Cuál era el modelo europeo que podía utilizar como ejemplo? Haussmann, a quien define como “el verdadero autor de la Opera de París”. En los primeros párrafos del documento señala, citando a Haussmann, el nuevo papel que deben jugar los Estados secularizados: “La Iglesia debe construir templos para los espectáculos divinos y el Estado teatros para los espectáculos humanos”. (INBA, 1984:315) Al parecer, ese señalamiento pretende destacar la importancia estratégica de la obra en el contexto liberal. Para ello Boari destaca dos elementos centrales, la superficie utilizada por la obra y su entorno abierto –que permitía una perspectiva significativa– y las características del sitio elegido. La superficie ocupada por el teatro, 5, 850 metros cuadrados, era equivalente a la de los mayores teatros del mundo, mientras el entorno abierto (gracias a la picota de Limantour-Haussmann) era aproximadamente de una hectárea. En cuanto al sitio no podría haber uno mejor. Se encuentra en el centro de la ciudad, con “un parque secular a un lado” (la Alameda), en un sitio en el que desembocan “todas las arterias principales[...]” (y) rodeado de nuevos y vistosos edificios” (INBA, 1984:316), especialmente “la casa de Correos”, que él mismo construirá, “sin salientes y maciza”. Por su parte, la altura de los edificios adyacentes “que se levantarán en la calle de Santa Isabel” (Lázaro Cárdenas) será compensada con espacio abierto hacia el frente y la colocación del teatro, lo más posible, hacia la Alameda. En los años siguientes, Boari tratará de

evitar que los edificios inmediatos tengan una altura que sobrepase demasiado la del teatro. Así, los elementos más generales del diseño, ubicación, superficie abierta del entorno, superficie y altura de edificio, más la de los edificios del entorno, parecen estar previstos para darle espectacularidad al teatro.

En cuanto al diseño de la silueta general del teatro, Boari se inclina –sin perder las formas clásicas– por la tendencia internacional dominante, el “art nouveau”. Al respecto explica:

La última Exposición de París (1900) ha hecho un esfuerzo para emanciparse de los estilos antiguos procurando dar más amplitud y más libre desarrollo a las formas arquitectónicas[...] (con un) éxito[...] brillante cuando se conservaron las proporciones clásicas bajo una apariencia moderna y llena de frescura, como en el Petit Palais [...] Y así como en el dominio de la ciencia todos los hombres caminan con movimiento uniforme y constante, en el campo del arte el mundo se unifica y emprende su marcha triunfal, en la que nada será capaz de detenerlo[...] Quien ve con antipatía las exageradas curvas del arte moderno, debe tener presente que se necesita tiempo y disciplina para regularizar[...] dichas líneas[...] Rodín, rechazado hace algunos años, hoy es jefe de escuela. Otro tanto puede decirse del rebelde Troubetzkoy que hoy dirige en San Petersburgo el monumento a Alejandro III, y lo mismo sucederá con Bistolfi y otros muchos. (INBA, 1984:318)

El nuevo Teatro Nacional, pretende Boari, deberá romper con los moldes establecidos. El arquitecto niega la tradición, si bien asume que “las proporciones clásicas” deben mantenerse. La innovación está en las curvas, estas deben dominar la nueva arquitectura para dotar a la obra de “frescura, como sucedió en el

Petit Palais” de Girault (INBA, 1984:318). Al ritmo de los tiempos modernos, como la ciencia triunfante, el nuevo arte debe imponerse, sin que nada sea “capaz de detenerlo.” Boari es ambicioso, quiere innovar en forma espectacular, construir un edificio “acorde a la riqueza de un país al que la naturaleza ha obsequiado con minas de oro y plata, cascadas de agua y copiosas fuentes de petróleo.” (INBA, 1984:343). Diseñará una enorme cúpula y dos más a los lados, siguiendo curvas sinuosas, para cubrir un enorme vestíbulo a la entrada. En la punta de la cúpula será colocado un símbolo nacionalista, un águila con las alas extendidas, devorando una serpiente, el escudo oficial del porfiriato. Abajo, flanqueándola, al estilo de la Opera de París, se encuentran cuatro figuras aladas representando la comedia, el drama, la tragedia y la ópera. La fachada y los lados rendirán tributo al neoclasicismo, con columnas y logias. Pero, además, sobre la puerta principal se levantará, como en el Petit Palais, una enorme arquivolta que será decorada con esculturas de Leonardo Bistolfi. Ahí aparecerán –al centro– “la armonía” (la paz porfiriana), junto al dolor y la tristeza –por un lado– y el amor (el beso), con un flautista tranquilamente sentado, en el otro. Además, en lo alto de la arquivolta se colocarán las esculturas de “La música” y “La inspiración”. Otros detalles de carácter nacionalista se diseñarán para la fachada. Aparecerán mascarones y serpientes sobre los arcos de las entradas laterales. Todo el teatro, con estructura de acero, estará cubierto por mármol blanco y será coronado en sus cuatro esquinas por cuatro pegajos. En el interior, previsto para 1808 asistentes, Boari alcanzaría a instalar, entre otros elementos, el gran telón del escenario, obra prevista contra incendios. El telón, elaborado por la casa

Tiffany de Nueva York, quedaría compuesto por un millón de cristales opalescentes con la imagen del Valle de México. (INBA, 1984:301)

En el documento del 15 de agosto de 1902 Boari destaca el tema del vestíbulo (hall), “de dimensiones grandiosas,” que se convertirá en uno de los principales aciertos de la obra. Ahí aparecerá, “con mucha luz y mucho aire”, un “Covert garden” (jardín interior) al estilo Lloyd Wright, el cual nunca se construirá pero que generará un espacio que servirá para dar vida, a lo largo de todo el día, al teatro que normalmente, dice Boari, sólo tiene uso nocturno. Además, detalla los costos y especificaciones de la obra y abunda en el estilo escogido. “En las fachadas y formas exteriores se procuró seguir la modernidad alcanzada en los edificios de la última Exposición de París.” (INBA, 1984:328) Sin embargo, el tema central son las bondades económicas de la obra, para entonces aún no iniciada. Reconoce que el nuevo teatro será costoso, se habla entonces de 4.2 millones de pesos, pero que valdrá la pena:

Mientras mejor y más suntuoso sea el Teatro, por razones de parangón, más ricas e importantes serán las nuevas construcciones particulares que rodean la nueva Plaza. Y puede afirmarse que si el Teatro estuviera ya construido, los edificios que están haciéndose en la Avenida Cinco de Mayo estarían inspirado en mayor lujo y dignidad por interés de sus mismos propietarios. Siendo ley constante que un edificio haga aumentar en razón de su valor a aquellos que lo circundan, toda la propiedad colindante con el nuevo Teatro subirá sensiblemente de valor. (INBA, 1984:328-329)

Aparece entonces un Boari conocedor de los principios económicos del urbanismo, en particular del valor del suelo. Da cuenta entonces

del efecto transformador que tendrá el teatro sobre su entorno, aumentando los valores del espacio por el efecto inercial de la gran obra, especialmente sobre las renovadas y ampliadas avenidas 5 de mayo y Juárez. Y en efecto, los valores del suelo aumentarán y esa zona aparecerá como un *Busines District Center*, incluyendo al Banco de México, el de Londres y México, el Banco Nacional de México y los edificios de las aseguradoras. “La ley” de irradiación de una renta mayor del espacio se cumplirá hacia todos lados, excepto hacia el norte, la espalda del nuevo teatro, en donde subsistirán edificios cada vez más ruinosos. Lo más notable de toda esta discusión, sin embargo, es el inicio de la obra. En 1902 todo es proyecto. Boari necesita convencer a Limantour y al mismo presidente Díaz de las bondades de destinar una gran inversión, la mayor de todas, para el nuevo teatro nacional. Tuvo éxito. Con cierta solidez, aunque con cierta lentitud, se fueron generando las condiciones para el arranque de la construcción. Boari fue encargado de la obra el 12 de septiembre de 1904, proyecto a cuatro años. El 2 de abril de 1905, en el aniversario de la Batalla de Puebla de 1867, el general Porfirio Díaz colocó la primera piedra. (INBA, 1984:68)

A partir de ese momento comenzaron los problemas, unos interiores y otros exteriores. A mediados de 1906 fueron terminados los cimientos y el esqueleto metálico de la obra. Sin embargo, al poco tiempo, la obra comenzó a hundirse. En 1907 la plataforma se inclinó hacia el suroeste, para luego virar hacia el noroeste. Después de varios intentos fue necesario inyectarle una mezcla de mil toneladas de cemento y cal. Las primeras inyecciones se empezaron a poner en septiembre de 1910. Mientras tanto, el panorama exterior cambiaba aceleradamente. Entre 1906 y 1907 habían estallado

las huelgas de Cananea y Río Blanco; 1908 fue un año de crisis económica (lo que redujo los presupuestos) y en 1909 nació el Club Central Anti-Reeleccionista. Por su parte, lentamente, las obras del Teatro Nacional avanzaban. El 5 de noviembre de 1909 Boari envió un nuevo presupuesto para los años de 1910 a 1913, por un total de 5.8 millones, la mayor parte para el terminado de los interiores, la instalación de equipos y la cubierta de las cúpulas. Es obvio que para entonces se sabía que la obra no estaría lista para el centenario de la independencia. Mientras tanto, el 15 de abril de 1910, la convención anti-reeleccionista lanzó a Madero como candidato para las elecciones presidenciales de junio de ese año. El 25 de octubre llama al pueblo a la rebelión. Poco antes, el 15 de septiembre, se realizó frente a Palacio Nacional, el magno desfile militar del centenario; el 16 se inauguró el Monumento a la Independencia y, el 19, el Monumento a Juárez. El edificio de correos ya había sido terminado en 1907 y el de comunicaciones y obras públicas estaba a punto. A nivel nacional se escribe otra historia. En la ciudad de Puebla, el 18 de noviembre, se levanta en armas la familia Serdán y el 20 estalla la rebelión en diferentes puntos del norte del país. En el sur se levanta Zapata y, el 10 de mayo de 1911, cae Ciudad Juárez en poder de los revolucionarios. El 31 de mayo de ese año parte rumbo a Francia Porfirio Díaz. José Ives Limantour también saldrá al exilio a Francia. Madero, electo presidente, inaugura en 1912 el edificio de la Secretaría de Comunicaciones. Sólo falta el teatro nacional.

Boari intentará terminar la obra durante la Revolución, pero sólo alcanza a construir un pasillo techado en el costado de la Alameda, en donde años después se venderían flores, y más tarde se instalará una librería. El 8 de octu-

bre de 1912 es ratificado el contrato de Boari por el gobierno maderista. Pero el problema de fondo es que no hay suficientes recursos económicos para terminarla. Además, el conflicto armado se complicó. En 1913 Madero y Pino Suárez fueron asesinados; el jefe del ejército constitucionalista, Carranza, asumió el poder en 1914 pero tuvo que instalarse en Veracruz debido a que las fuerzas de Villa y Zapata se opusieron y entraron a la capital en diciembre de ese año. Adamo Boari, sin capacidad para culminar la obra, canceló su contrato y entregó un inventario el 8 de marzo de 1916. (INBA, 1984:337)

Junto a la evidencia del impacto de la lucha revolucionaria en la suspensión de la construcción del Teatro Nacional, es necesario subrayar la magnitud del proyecto como causal de su problemática. Una obra tan grande y pesada había vencido la resistencia del suelo, lo que obligó a complicadas maniobras técnicas. Además, la obra era muy costosa y su diseño muy complicado. Requería de muchos trabajos y cuantiosos recursos económicos, los cuales, para 1916, eran ya más del doble de lo originalmente presupuestado. Boari continuaría desde Italia mandando mensajes a los encargados de la obra. No la vería terminada. Moriría en Roma en 1928.

Terminación de la obra

En 1932 el escenario había cambiado. El “art nouveau” ha sido desplazado por el “art déco”. En 1925 se celebró en París una nueva exposición, agregando a su definición, para destacar el nuevo signo de los tiempos, la palabra “industriales.” Su nombre será Exposición Internacional de Artes Decorativas e Industriales Modernas.

La máquina, junto a la intencionalidad estética, ocupa un lugar de honor. Las líneas rectas, las grecas, la geometría estricta y la simplicidad funcional establecen las formas imperantes. La arquitectura participará de la nueva relación entre la estética y el sentido utilitario. Aparecen los rascacielos, y, en general, una nueva estética en casas y edificios públicos.

El México postrevolucionario era el de una nación que se reconstruía frente a enormes demandas sociales. El mando nacional corrió a cargo, después del asesinato de Obregón, en el “jefe máximo” Plutarco Elías Calles, presidente de la República entre 1924 y 1928, y centro de un poder avasallante durante los gobiernos de Emilio Portes Gil (1928-1930), Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) y Abelardo L. Rodríguez (1932-1934). Durante el periodo del Maximato se terminaría el Teatro Nacional. El personaje más influyente para la terminación de las obras sería el ingeniero Alberto J. Pani, hombre de confianza del “jefe máximo,” secretario de Hacienda de 1923 a 1927, y durante los gobiernos de Pascual Ortiz Rubio y Abelardo Rodríguez, entre 1932 y 1933. El arquitecto que dirigirá las obras será el arquitecto Federico E. Mariscal, egresado y profesor de la Academia de San Carlos, en la época de Antonio Rivas Mercado y Adamo Boari, autor de varios libros de arquitectura mexicana y constructor, entre otros, del teatro Esplanada Iris (hoy Teatro de la Ciudad). (Olivares, 1996:161 e INBA, 1984: 306).

La Ciudad de México se había convertido en una metrópolis, con colonias florecientes (a la Condesa y la Roma siguió el fraccionamiento de las Lomas de Chapultepec) pero también con grandes rezagos en las vecindades del centro y en la cada vez más grande periferia. Para centralizar el gobierno local y aplicar un

sistema urbano más estricto, el régimen callista decidió eliminar a los municipios, creando la figura, designada por el presidente, de Jefatura del Departamento del Distrito Federal. La regencia, entre 1929 y 1932, fue dirigida por José Manuel Puig Casauranc. En esas condiciones un espíritu planificador se desarrollaría por toda la administración. El personaje central en esa materia sería el arquitecto Carlos Contreras, coordinador de la Comisión de Programa, presidida por el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, con funciones de decisión política sobre diferentes obras. Entre las acciones realizadas por esa Comisión estuvo la ampliación de la avenida San Juan de Letrán (Lázaro Cárdenas) a un ancho de 40 metros. En abril de 1930 el proyecto de ampliación fue aprobado por el presidente Pascual Ortiz Rubio, en sesión de la Comisión de Programa, con los ministros de Hacienda y Comunicaciones y el jefe del Departamento del Distrito Federal. La obra se realizaría aún cuando desapareció la Comisión de Programa en el gobierno de Abelardo L. Rodríguez. Entonces dirigieron las acciones Aaron Sáenz –jefe del DDF de 1932 a 1935–, Carlos Contreras y, como presidente del proyecto, Ernesto Amezcua, gerente de la compañía de seguros La Nacional, empresa que estaba a punto de terminar el primer rascacielos de la ciudad, en la esquina suroeste de San Juan de Letrán y avenida Juárez, obra que, pese a su nombre, no competiría demasiado con la altura del Teatro Nacional. La intención de la ampliación parecía ser mejorar el tránsito, alinear la calle y desarrollar la producción inmobiliaria de la zona. Pero también tendrá por consecuencia, nunca explícita, la reafirmación de la perspectiva que finalmente tendrá el Teatro Nacional.

Para concluir el Teatro Nacional el arquitecto Mariscal se hizo eco de dos procesos hegemónicos. Por un lado, responderá a la política social, con sentido práctico, del nuevo gobierno. Considérese al respecto que durante el gobierno de Abelardo Rodríguez nacerían el Centro Escolar Revolución, en el lugar de la antigua Cárcel de Belén, y el mercado Abelardo L. Rodríguez, dotado de un teatro y decorado por un grupo de destacados muralistas. (Cisneros, A, 1993:55). Además, la inconclusa obra del Palacio Legislativo se convertiría, en 1933, en el monumento a la Revolución. En ese marco, la obra mayor seguía siendo la del Teatro Nacional, que para entonces comenzó a llamarse Palacio de Bellas Artes. El arquitecto Mariscal emprendió la elaboración del proyecto final a partir de 1930, además de la realización intensa de las obras en 1932. Sería una obra a la altura del proyecto original pero con cambios radicales en su interior. En ese empeño fue seguido de cerca por el promotor oficial de los trabajos, Alberto J. Pani, incluso después de 1933, año en que fue desplazado de la Secretaría de Hacienda. La nueva obra eliminaría la idea de un jardín botánico en el vestíbulo y pondría una sala de exposiciones temporales, un museo de artes plásticas (idea sustituida por nuevas salas de exposiciones), un museo del libro y biblioteca (que funcionaría después como librería), un museo de artes populares (que sería finalmente tienda de artesanías) y mantuvo la idea del restaurante. Es decir, el Palacio de Bellas Artes sería más que un teatro, se convertiría en un centro de actividad cultural. En el exterior las pérgolas fueron adaptadas para mercado de frutas y flores, mientras los pegasos fueron traídos del Zócalo para instalarse en la enorme plaza, la cual, bajo la pre-

sión de la multiplicación del automóvil, se usó como estacionamiento.

En términos estéticos la idea prevaleciente fue el art déco, desarrollando una mezcla de líneas geométricas y motivos nacionalistas. Una elegante estética de estricta geometría sería preponderante en el vestíbulo, dividido en dos áreas, con columnas hexagonales y cuatro lámparas metálicas estilizadas, evocaciones del dios de la lluvia maya Chac. En la sala de espectáculos prevaleció la tendencia déco, si bien ya estaban ubicados algunos elementos del *nouveau*, como el telón de cristales y el plafón central con Apolo y las musas, ambas siguiendo el diseño original de Reza Maroti. Además, fue aumentado a dos mil el número de asientos, ampliando para ello la luneta y los anfiteatros. (INBA, 1984) En el informe final de Federico Mariscal y Alberto J. Pani, redactado por José Gorostiza en 1934, se señala: “En la decoración interior se abandonó el gusto ostentoso de principios de siglo (léase *art nouveau*) para seguir el gusto de la época (léase *art déco*) por una decoración tan sencilla como práctica”. (Gorostiza, 2007:86). Como corolario, la revolución imprimirá el arte que le es propio, el muralismo, comenzando con los trabajos de Diego Rivera (El hombre controlador del universo) y José Clemente Orozco (Katharsis).

El 29 de septiembre de 1934, con gran pompa, el presidente Abelardo L. Rodríguez inauguró el Palacio de Bellas Artes. Una escenificación nacional, La verdad sospechosa, de Juan Ruiz de Alarcón, fue presentada ante los fascinados espectadores que abarrotaron la sala. México tenía por fin su nuevo teatro. El estilo resultante fue necesariamente el de una modernidad ecléctica, una mezcla de neoclásico y *nouveau* en la imagen general, con *art déco* en los interiores y una fuerte dosis de na-

cionalismo. El tiempo y el esfuerzo requerido en su realización habían sido mayúsculos, siguiendo el proyecto original de glorificación de Díaz que Boari supo muy bien interpretar y animar. El largo y sinuoso camino de la obra, entre 1900 y 1934, registró la demolición de un teatro del siglo XIX y de tres manzanas de la ciudad, la división de otras dos, la ampliación de calles, complicados trabajos de cimentación, una mega-construcción de acero y mármol, todo ello –hasta 1916– siguiendo el diseño exuberante de Boari, para culminar –entre 1930-1934– con las líneas estrictas de Mariscal. A partir de entonces el Palacio de Bellas Artes cumplirá el papel de gran sala nacional y centro de exposiciones artísticas, reinando, al mismo tiempo, sobre un entorno de grandes edificios públicos y privados que ni aun la Torre Latinoamericana (1956) con su gigantesco estilo internacional empañaría. En 1987 la UNESCO declararía al Palacio de Bellas Artes como patrimonio artístico de la humanidad.

Conclusiones

En el Palacio de Bellas Artes se cumplen algunos propósitos urbanísticos del liberalismo científico y del régimen postrevolucionario. En ambos casos, concretados en un solo inmueble, prevalece la idea genérica de levantar nuevos espacios dentro del espectro cambiante de la modernidad. Bellas Artes, originalmente pensado sólo como teatro nacional, se levanta con los mismos objetivos que habían abierto París para hacer descollar la Ópera de Garnier. Adamo Boari y el gobierno de Díaz, con el papel protagónico de Limantour, reurbanizaron una amplia zona del centro de la ciudad aplicando los métodos más autoritarios.

Demoler, abrir manzanas, eliminar otras, abrir calles, destinar sitios notables (como el costado de la Alameda) y construir enormes edificios modernos con plazas que permitieran amplias perspectivas, fueron parte de una idea de ciudad que ambicionaba sentar el advenimiento de una nueva época, la modernidad gloriosa que parecía anunciar el nuevo siglo. Tal proceso urbano llevaba implícita la glorificación de sus autores, en particular la de los líderes políticos. Todo ello debería constatarse en 1910, en el centenario de la Independencia. La Revolución detuvo la marcha triunfal de las obras. El ejemplo paradigmático de ese nuevo choque histórico fue el Palacio Legislativo, convertido en Monumento a la Revolución. Pero también el teatro nacional sufriría los embates de la historia con la congelación de las obras. Sin embargo, más avanzado en construcción y mejor calificado por el destino público que le era inherente, sería terminado como Palacio de Bellas Artes por el nuevo régimen, convirtiéndolo en un espacio cultural de mayor sentido social.

En cuanto a la forma, el Palacio de Bellas Artes rompió abiertamente con la estética neoclásica más estricta, la que es claramente visible en el Palacio de Minería y, aún con fuertes dosis, en el Palacio de Comunicaciones y Obras Públicas, actual Museo Nacional de las Artes. Inclusive, el Palacio de Bellas Artes tiene una estética contrastante, de acuerdo a la intención del mismo Adamo Boari, con el edificio de Correos. En este inmueble, justo frente al lado oriente del Palacio, se destaca un modelo historicista. Por su parte, el Palacio de Bellas Artes tiene como basamento el estilo neoclásico, especialmente en las columnas. Sin embargo, lo que prevalece son dos modelos estéticos posteriores. En primer término el art nouveau, aprovechando el acero para aplicar con profu-

sión las líneas curvas, especialmente en las cúpulas y la fachada, más un trabajo notable en el decorado, con cristalería fina en el interior, esculturas propias del romanticismo en el exterior, cubiertas opalescentes generadoras de una notable iluminación, y un trabajo selecto y fino del mármol blanco. En segundo lugar, para la finalización de los interiores, sobresale el art déco, con la desatención de la línea curva, en aras de la recta, siguiendo una estricta geometría cercana al industrialismo. En ambos estilos, especialmente en el segundo, van a aparecer elementos nacionalistas promotores de una identidad propia, particularmente con las obras del muralismo que culmina los interiores. El Palacio de Bellas Artes será ecléctico por los avatares que seguirá a lo largo de su historicidad, ligada estrictamente a la historia de México. Esa relación estrecha con los acontecimientos nacionales contribuirá a darle un particular sentido, un especial arraigo social.

La historicidad del Palacio de Bellas Artes, correspondiente a la transición mexicana del siglo XIX al XX, incluye la influencia del Porfiriato, la Revolución y el Maximato, presentes en diferentes grados en su complejo proceso constructivo. Pero, además, el lenguaje arquitectónico y urbanístico que lo define revela una intencionalidad asentada sobre los modelos estéticos predominantes durante el largo período de su construcción. Un profuso discurso art nouveau-art déco, un plan haussmanniano de urbanización y un conjunto de elementos nacionalistas prevalecen en la definición de la producción social del espacio que le corresponde. Adamo Boari, Federico Mariscal, Porfirio Díaz, José Ives Limantour, Leonardo Bistolfi, Alberto J. Pani, constituyen sujetos destacables en la historia de la construcción del majestuoso espacio cultural. Ellos enarbolan las ideas de

una modernidad estética cambiante, cabalgando en dosis diferentes del nacionalismo entre el neoclásico y el art déco, pasando obligadamente por el nouveau.

En una perspectiva urbanística, Bellas Artes corresponde a un proceso de modernización del espacio central de la Ciudad de México. En su conjunto, los tres palacios (Correos, Comunicaciones, Bellas Artes) van a transformar un área urbana sustantiva del poniente del área histórica, dándole un nuevo carácter al espacio del antiguo régimen, del que subsisten la Alameda, el Palacio de Minería y la iglesia de San Francisco. En consecuencia, sin borrar totalmente el pasado, la serie de ideas políticas y estéticas de la nueva modernidad mexicana van a construir espacios urbanos notables que dejarán un nuevo legado inmobiliario. Entre esos espacios modernos destacará la excepcionalidad del Palacio de Bellas Artes.

Bibliografía

- Becher, C. (1988) "Paseos de la Ciudad de México". En Consejo de la Crónica de la Ciudad de México. Páginas sobre la Ciudad de México. CCCM. México.
- Cisneros, A. (1993) La ciudad que construimos. UAM-I, México.
- _____, (2006) El sentido del espacio. Miguel Ángel Porrúa, México.
- Curiel, F. (1988) "Poco antes de 1910". En Consejo de la Crónica de la Ciudad de México. Páginas sobre la Ciudad de México. CCCM. México.
- Foucault, M (1998) Vigilar y castigar. Siglo XXI, México.
- González, L. (1976) "El liberalismo triunfante". En El Colegio de México: Historia general de México. Tomo 3. El Colegio de México. México.
- Gorostiza, J. (2007) El Palacio de Bellas Artes. Siglo XXI, México.
- Habermas, J. (1994) "Arquitectura moderna y posmoderna". En Ensayos políticos. Península, Barcelona.
- _____, (2001) Teoría de la Acción Comunitativa. Taurus, Madrid.
- Hussey, A. (2007) Paris. The secret history. Penguin books. Londres.
- INBA (1984) La construcción del Palacio de Bellas Artes. Instituto Nacional de Bellas Artes. México.
- _____, (2010) El Palacio de Bellas Artes. Instituto Nacional de Bellas Artes, México.
- Kolonitz, P. (1988) "La Ciudad de México". En Consejo de la Crónica de la Ciudad de México. Páginas sobre la Ciudad de México. CCCM. México.
- Lira, C. (1990) Para una historia de la arquitectura en México. UAM-A, México.

- Lozano Fuentes, J.M. (1993) Historia del arte .
Cecsa editores. México.
- María y Campos, de, A. (1983) "Monumento a
los héroes de la independencia". En Nuestro
México. El inicio del siglo. UNAM, México.
- Morales, M.D. (2011) Ensayos urbanos. La
Ciudad de México en el siglo XIX. UAM.
México.
- Olivares Correa, M. (1996) Primer director de
la Escuela de Arquitectura del siglo XX .
IPN. México.
- Prieto, G. (1944) Memorias de mis tiempos.
Secretaría de Educación Pública. México.
- Rodríguez Kuri, A. (1996). La experiencia olvi-
dada. UAM-El Colegio de México. México.
- SAHOP. (1982) 500 Planos de la Ciudad de Mé -
xico. 1325-1933. Secretaría de Asentamien -
tos Humanos y Obras Públicas. México.
- SPP. (1981) 1895. México a través de sus cen -
sos. Secretaría de Programación y Presu -
puesto. México.
- UNAM (1983) 1900. El inicio del siglo. Colec -
ción Nuestro México. Universidad Nacional
Autónoma de México. México.
- Zaid, G. (1986) Ómnibus de poesía mexicana.
Siglo XXI, México.

Material de archivo

Archivo del Centro de Estudios de Historia de
México. (Carso). Documentos Boari.

Introducción al pensamiento sonoro

Iván Pujol
Maestrante en Diseño en la Línea de Estudios Urbanos
Universidad Autónoma Metropolitana / Unidad Azcapotzalco

Fecha de recepción:
15 de abril de 2015
Fecha de aceptación:
17 de julio de 2015



Lo que en la música es considerado armonía,
en la ciudad es la concordia.

Platón

Resumen

Este escrito trata sobre la importancia de reconocer la percepción aural como un elemento fundamental de análisis dentro de los estudios urbanos. Es un recorrido que muestra como lo sonoro ha acompañado al ser humano a lo largo de la historia, desde los primeros habitantes de las cavernas hasta el habitante de la ciudad contemporánea. Utilizando elementos tanto históricos como técnicos, dando un paseo por el arte o por la ecología, el lector reconocerá una nueva manera de escuchar su entorno y de descubrir un mundo de posibilidades auditivas, que en las grandes ciudades del mundo pueden ser tanto una delicia como un tormento. Ofrecer este análisis, sobre la importancia de concientizar la percepción sonora del habitante de la ciudad, significa un primer paso para concebir al sonido como un material de producción de espacio urbano.

Palabras clave: paisaje sonoro, acústica, sonido industrial, arte sonoro, ecología acústica.

Abstract

This paper is about the importance of recognizing the aural perception as a fundamental element of analysis inside the urban studies. It is a path that shows how the sonorous has accompanied human kind through history, since the first inhabitants in caves until the inhabitant of the contemporary city. Using, both historical and technical elements, taking a walk through art or ecology, the reader will recognize a new way of listening its environment and discover a world of hearing possibilities, which can be both a delight or a torment in the big cities. To offer this analysis, about the importance of raise awareness in the aural perception of the inhabitant of the city, means a first step to consider sound as a material for the production of urban space.

Keywords: soundscape, noise, industrial sound, sound art, acoustic ecology.

Introducción

A partir de breves análisis de distintas disciplinas, además de la observación de diferentes conceptos y teorías, se describen en este texto, algunos puntos concernientes a la reflexión sobre lo sonoro y la influencia que este fenómeno ejerce en los habitantes de las ciudades. Se realiza un paseo que inicia con el análisis de la capacidad de la percepción auditiva humana y que se relaciona con algunos conceptos que permiten comprender mejor cuáles son los fenómenos sonoros que rodean al habitante urbano y cómo detectarlos.

El texto continúa con una rápida revisión de lo sonoro en la historia, mediante un pequeño vistazo a una arqueología sonora, cuya reflexión radica en la diferenciación de sonidos primordiales y sonidos artificiales. A partir de estos sonidos producidos por el ser humano, se observa la importancia de un momento histórico que ha sido crucial en la historia de la percepción auditiva y que modifica no sólo la manera en la que escuchamos, sino la resonancia y el paisaje sonoro de la ciudad. Es a partir del advenimiento de la máquina, durante la Revolución Industrial, que los paisajes sonoros del mundo adquieren características que no habían sido escuchadas antes, y que desarrollarán, poco a poco, nuevas formas de incluir lo sonoro tanto en el arte como en las manifestaciones socio-culturales urbanas.

A continuación, y a partir del concepto de paisaje sonoro, se hace un desglose de los dis-

tintos campos disciplinarios donde esta noción puede encontrarse: la música, el arte sonoro, la arquitectura aural, el paisaje sonoro urbano, la ecología acústica, la clariaudiencia y la psicoacústica.

El principal objetivo de este texto es describir, a través de los conceptos mencionados, la importancia de fomentar un conocimiento dentro de lo urbano que considere lo sonoro como un elemento constituyente de la cultura propia de una localidad. Una cultura de la percepción aural o sonora de los individuos constituyentes de grupos con prácticas sociales, y cuyos eventos, costumbres e interacciones, están determinadas –entre otros factores– por el nivel de conciencia que dicho grupo ostenta en términos acústicos.

Otro de los objetivos primordiales de este artículo, radica en la intención de cimentar una sólida base donde el análisis de los fenómenos sonoros (la percepción aural y el paisaje sonoro) pueda desplegar su importancia dentro del campo de los estudios urbanos e incorporarse en las distintas metodologías, disciplinas y herramientas de observación, de los fenómenos sociales que ocurren en las ciudades.

Como se mencionó, se inicia con un análisis sobre la capacidad auditiva de los seres humanos, pues en ella descansa la posibilidad de considerar los fenómenos sonoros del mundo como elementos constituyentes de identidades y cultura urbanas. Por medio de la percepción aural, se puede reconocer el ambiente de un determinado lugar y las maneras en que sus habitantes interactúan y construyen su realidad.

Percepción aural

La percepción aural en el ser humano se desarrolla en su totalidad a los tres meses de

gestación. En el útero, rodeado de líquido, las ondas sonoras del mundo exterior bombardean al feto con impulsos sonoros que poco a poco comienzan a cargarse de significados. El futuro ser humano, posible habitante de alguna ciudad, conoce el mundo primordialmente por medio del sentido del oído y vislumbra un universo esférico, protegido y confortable. Esta inaugural percepción espacial, le confiere una necesidad de refugio con la que reemplazará, muy lentamente, su esfera uterina en una caverna, en la casa: una segunda piel donde hace milenios comenzó a advertir los sonidos del mundo protegido de los fenómenos incontrolables del exterior.

La búsqueda de este refugio, de esta caverna aislante y protectora, forma un papel fundamental en el desarrollo de los asentamientos humanos, pues está presente en su psique el deseo de volver a ese refugio protector (Sloterdijk, 2003). Sin embargo, miles de años después, y debido –entre otros factores– a las innovaciones tecnológicas, al crecimiento desmesurado de los espacios urbanos y a la falta de prevención en ellos, dichos refugios han perdido la característica de funcionar como aislantes y protectores de un entorno sonoro hostil que crece incontrolablemente y que priva a los habitantes de muchas ciudades contemporáneas, de tiempos y espacios de soledad y silencio.

De acuerdo a Levi-Strauss, es fundamental para los seres humanos encontrar estos tiempo-espacios:

El hombre de las ciudades se encuentra entonces separado de una naturaleza solamente en contacto con la cual pueden regularse y regenerarse sus ritmos psíquicos y biológicos. [...] el crecimiento demográfico les impone un carácter inevitablemente colectivo

y excluye el silencio y la soledad, que son elementos esenciales de la condición que se trata de recuperar. (Levi-Strauss, 1979:279)

Haber dejado de lado estos tiempo-espacios, previstos para la regulación de la percepción aural en la producción arquitectónica y urbana, ha hecho de la ciudad moderna un complejo valle cacofónico, un mundo sin sentido aural, una tierra de confusión y de desorientación sonora.

Es necesario indicar que las señales neuronales formadas por las ondas sonoras del exterior, llegan al cerebro humano después de que la onda sonora ha sufrido una serie de modificaciones en el espacio físico. Sometidas, entre otras afectaciones, a reflexiones, absorciones, dispersiones y refracciones, las ondas sonoras llegan a nuestros oídos después de un largo y sinuoso viaje. Considerando la morfología de la ciudad, podemos concluir que dichas ondas han sido plenamente afectadas por la disposición de los elementos urbanos que la conforman. Las edificaciones y otros elementos urbanos son conformadores de paisaje sonoro.

Ahora bien, la percepción aural puede guiarnos hacia una conciencia aural. De acuerdo a Barry Blesser, esta se desarrolla por medio de una serie de etapas: transformación de la onda sonora física en señal neuronal, detección de la sensación que produce, percepción de la fuente sonora y del entorno acústico, y, por último, una influencia en el escuchante que modifica su estado anímico y sus emociones. Esta secuencia provee un continuum desde la realidad física del sonido hasta la relevancia individual de dicha realidad, es decir, que la conciencia aural no sólo consiste en escuchar sonidos sino, sobre todo, en interpretarlos (Blesser, 2007:12).

El espacio físico conformado por el espacio urbano, ejerce una influencia de primer orden en la conciencia auditiva, pues es en la morfología de la ciudad donde se origina, se desarrolla y se transforma la energía sonora hasta que aterriza en nuestro pabellón auricular. Blesser denomina como conciencia espacial auditiva algo que va más allá de la simple detección de que el espacio físico cambia sonidos, sino que también involucra aspectos emocionales y de comportamiento en el espacio (ibíd.:11-66). Todo lo que el habitante de la ciudad escucha ha sido previamente modificado en el espacio que le rodea. De esta idea se desprenden dos conceptos esenciales para estudiar las relaciones entre los sonidos, el espacio y los sujetos que lo habitan: horizonte acústico y arena acústica.

Horizonte acústico y arena acústica

Veamos ahora dos conceptos formulados por Blesser que serán de gran utilidad para el desarrollo y la comprensión del concepto de conciencia espacial auditiva: el horizonte acústico y la arena acústica. (ibíd.)

El horizonte acústico es un concepto del que se obtienen importantes mediciones en cuanto a los niveles de conciencia auditiva espacial en los usuarios del espacio urbano. El horizonte acústico es en sí el espacio físico sonoro que cada individuo percibe en torno a él. También puede denominarse como el entorno acústico de cada individuo, su esfera sonora. Los límites de este horizonte aural son flexibles, pues la capacidad humana de escuchar sonidos cercanos y lejanos, amplía y disminuye la línea de horizonte. El punto más lejano de esta esfera puede concebirse como aquel en

donde la onda sonora pierde su energía antes de entrar en el horizonte acústico del sujeto.

La arena acústica, por otro lado, es el espacio físico sonoro que rodea a la fuente que produce dicho sonido. A diferencia del horizonte, la arena tiene límites mucho mejor definidos y más fáciles de identificar. Por ejemplo, la vibración de un sonido constante que emane de una fuente fija muere a una distancia determinada; esto quiere decir que un individuo puede entrar y salir de una arena acústica, sin embargo, se presenta una transición gradual entre el adentro y el afuera de la arena que podría comprenderse como el principio de la muerte del sonido emitido para el escuchante que se aleja de la fuente. El sonido se va desvaneciendo conforme el oído se aleja de la fuente, hasta llegar al límite último donde el sonido ya no es reconocible. La arena acústica de una fuente que emite un sonido que mantiene constante su frecuencia y su volumen, puede tener distintas dimensiones para distintos escuchantes. Por ello, es posible asegurar que la percepción aural de cada individuo también puede ser medida por medio de arenas acústicas.

La relación que se forma entre el horizonte acústico individual con las múltiples arenas acústicas que se conforman dentro del espacio urbano, es una importante vía para detectar la conciencia auditiva espacial de los habitantes de las ciudades. También se debe sumar a esto, una primera diferenciación entre los sonidos comunes a la naturaleza y aquellos que artificialmente han ido marcando las distintas épocas de la humanidad.

Arqueología sonora: otras sonoridades

Para poder hablar de una arqueología sonora se deben diferenciar dos tipos propios de so-

nido: el sonido natural y el sonido producido. Dentro del primer conjunto se hayan los sonidos que se han desarrollado a lo largo de la historia desde los orígenes del planeta mismo, es decir, los sonidos de la naturaleza. Es posible imaginar un mundo sonoro en construcción constituido por erupciones volcánicas, tormentas, rocas colisionando y mares formándose durante miles de millones de años, y, que poco a poco, a lo largo de eones, fue incorporando en su orquesta diversos y coloridos instrumentos como el canto de las aves, los aullidos y maullidos y un sinfín de nuevos cánticos en el ir y venir de las especies, que mezclados con el susurro del viento y otros sonidos atmosféricos, constituyeron un paisaje sonoro que se mantuvo relativamente estable durante casi todas las eras de la evolución. Todas las especies, incluyendo la humana, han dependido de lo sonoro para establecer relaciones y formas de comunicación desde tiempos primordiales. El sonido en la naturaleza integra, crea vínculos y permite que las especies se comuniquen entre sí. Es el ser humano el que más adelante se encargará de dotar de elementos simbólicos a los sonidos del mundo que de momento son incomprensibles para él. Uno de los sonidos míticos primordiales sea quizás el producido por el trueno. Elemento sonoro cosmogónico que, acompañado de la resplandeciente luz del relámpago, influyó en las culturas primitivas, y del cual se elaboraron mitos, leyendas y dioses.

En el segundo conjunto, el del sonido producido, ubicamos aquellos elementos sonoros que pertenecen a los que emanan de fuentes producidas por el ser humano. En este grupo la lista de fuentes sonoras también se vuelve interminable. Pero, ¿a partir de qué momento el ser humano produce elementos que emiten sonido? Los artefactos más antiguos encontrados

que presentan similitudes con flautas datan de hace unos 40,000 años, aproximadamente. A partir de ahí, y en múltiples civilizaciones, se detecta que la reproducción de sonidos de manera artificial es una constante en la especie humana, aunque se puede considerar viable que antes de las flautas u otros instrumentos de viento, la presencia de instrumentos de percusión –piedras, cáscaras de frutas duras, palos y troncos–, ya hayan sido usados para producir patrones rítmicos, probablemente asociados con el nacimiento de los mitos y, con ellos, los rituales. Es el nacimiento de la música.

Cabe destacar que es precisamente la música el único elemento sonoro dentro del conjunto de los sonidos producidos que ha estado estrecha y constantemente ligado con la historia de la humanidad. Se podría pensar que los chasquidos, silbidos y otros sonidos producidos por el cuerpo son producciones humanas, pero en este punto, estos todavía se encuentran dentro de los sonidos del primer conjunto, pues están en el mismo nivel jerárquico que un animal bramando; sin embargo, con el desarrollo del lenguaje hablado y su conversión en forma simbólica, la idea debe reconsiderarse. La música se desarrolla con una amplia gama de instrumentos, a lo largo y ancho del planeta, a través de los milenios y hasta nuestros días; es el evento sonoro producido primordial de la humanidad y el más longevo de todos. La música enlaza todas las edades históricas de los seres humanos, desde la caverna hasta el día de hoy.

Desde entonces, es posible aventurar múltiples hipótesis sobre otras sonoridades –tanto naturales como producidas– conformadas en los distintos tiempos y espacios. En la literatura se pueden encontrar algunas pistas. Desde

los primeros poemas antiguos donde se narran mitos y leyendas hasta la literatura contemporánea, se pueden descubrir múltiples referencias a eventos sonoros: desde el trueno hasta el cántico de sirenas, de sangrientas batallas ensordecedoras a profundos mantras espirituales, desde el gorgojeo del acueducto hasta los susurros de la locomotora de vapor.

Este último, y algunos otros eventos sonoros, pertenecen a una nueva era dentro del pensamiento aural; son nuevos sonidos producidos que emergen durante la Revolución Industrial y que, en el futuro, determinarán el concepto de ruido como problema ambiental. Este es un momento histórico que representa un parteaguas en la concepción de lo sonoro y que afectará las maneras en que se vive en las ciudades. De acuerdo al compositor futurista Luigi Russolo, se pueden considerar dos periodos en la historia de lo sonoro: antes y después de la Revolución Industrial. Menciona el compositor que el ruido no había realmente nacido antes del siglo XIX (Russolo, 1913:4). Un antes y un después de la máquina. Del después se hablará a continuación.

Sonido Industrial (electricidad)

En los tiempos posteriores a la Revolución Industrial, es decir, en los siglos XIX y XX, los sucesos acústicos del mundo constituyeron una nueva forma, sobre todo para los habitantes de las ciudades, de percibir lo aural. Sonidos nunca antes escuchados se hicieron presentes en el paisaje urbano. Muchos de estos eventos sonoros formarán parte, más adelante, de una lista de sonidos que serán considerados como peligrosos para los ciudadanos y que serán analizados por expertos para comprender las afectaciones que estos producen en el ser humano. Por primera

vez en la historia, la humanidad se enfrenta a sonidos que afectan, de manera directa, la relación entre los usuarios del espacio urbano y las ondas sonoras que en él se generan. Actualmente, muchos de estos sonidos se catalogan como ruidos que ya no son sólo un asunto molesto y pasajero, sino un problema biológico, psicológico y social que debe ser atendido.

Con el advenimiento de la máquina, y las nuevas configuraciones sociales que ella representa, se dibuja en el paisaje sonoro urbano toda una nueva serie de elementos que transforman la concepción de un mundo relativamente equilibrado entre sonidos naturales y sonidos producidos, hacia un nuevo mundo donde poco a poco el sonido natural se convertirá en el símbolo de una naturaleza externa a lo urbano, y donde el dominio del sonido producido será considerado por muchos, el símbolo del progreso y de los avances tecnológicos de la especie humana.

Robert A. Baron, en su libro *La tiranía del ruido*, analiza profundamente el problema de la contaminación acústica en los años sesenta y setenta del siglo pasado en la ciudad de Nueva York, y describe claramente cómo en las oficinas de planeación y gestión del espacio urbano todavía no se concebían las afectaciones del ruido como un peligro para la salud del ser humano y, mucho menos, como un problema social (Baron, 1973). En este libro se demuestran claramente los resultados de una época industrial que puso poca atención en las consecuencias de sus invenciones, teniendo, hoy en día, fuertes repercusiones biológicas, psicológicas y sociales en muchas ciudades del mundo.

Las propiedades de este nuevo mundo sonoro son los cimientos de una evolución acústica despreocupada, que ha constituido –en

el transcurso de dos siglos– nuevas disciplinas que, hoy por hoy, se consideran esenciales dentro de los campos de investigación académicos de numerosas universidades. La ecología acústica es una de ellas, y aunque la concepción de ecología surge de las importantes necesidades de sanear el planeta de la contaminación del aire, del rescate de los recursos naturales y de la protección de las especies, el problema de la contaminación acústica es ya considerado como un grave problema ambiental, pues está directamente relacionado con las afectaciones de las actividades humanas, tanto en el espacio utilizado para habitar como con su entorno.

Pero también de aquella fructífera época de incontables invenciones se desprenden ciertos descubrimientos que permitirán que lo sonoro, hasta ahora concebido como algo efímero, etéreo y que sólo podía ser registrado en el campo de la música por medio de partituras, se posicione contundentemente en el campo del conocimiento y las artes. El arribo de la electricidad –espinadorsal de la sociedad moderna– también constituye un parteaguas en la historia del pensamiento sonoro.

El 25 de marzo de 1857, Édouard-Léon Scott de Martinville, patenta su invención: el fonógrafo, el primer dispositivo capaz de grabar una vibración sonora. Sin embargo, estos registros no podían aún ser reproducidos, pues sólo plasmaban la onda sonora en medios como papel o vidrio ahumado, creando un dibujo que podía ser leído pero no escuchado. Tuvieron que pasar veinte años para que el 17 de febrero de 1877 Thomas Alva Edison patentara su fonógrafo, el primer aparato capaz no sólo de grabar las ondas sonoras, sino también de reproducirlas. Había nacido un disco cilíndrico que Emile Berliner se encargó de “aplanar” para dar paso al gramófono. A partir de

aquí, y durante todo el siglo XX, una avalancha de mejoras técnicas han constituido lo sonoro como un elemento al que se puede acceder cuando se guste y desde donde se guste. Lo efímero del sonido ha pasado a la historia, ahora los eventos sonoros –cualquier evento sonoro–, puede ser registrado, compartido y analizado; y hoy en día, digitalizado, es capaz de viajar a cualquier parte del mundo en tiempo real.

Estas invenciones de finales del siglo XIX tuvieron un gran impacto en el desarrollo del arte del siglo XX. Como se observará más adelante, el sonido, a partir de sus nuevas posibilidades, se insertará en el ámbito artístico como un material plástico al que se puede recurrir cuando se guste y moldearlo de acuerdo a las necesidades del artista. La nomenclatura arte sonoro se introducirá poco a poco, a lo largo del siglo XX, en los ámbitos artísticos de vanguardia. Nuevos términos tales como: paisaje sonoro, escultura sonora, arquitectura aural, paisaje sonoro urbano, psicoacústica o clariaudiencia, surgirán poco a poco a lo largo del siglo XX tanto en el arte como en otras disciplinas.

Paisaje sonoro

A finales de 1960, un grupo de compositores, investigadores y académicos de la universidad Simon Fraser de Vancouver, sentaron las bases, y toda una serie de estudios, para una nueva comprensión de lo sonoro, partiendo de la percepción aural como elemento dentro de la conciencia, a fin de analizar y comprender las relaciones que se dan entre el espacio urbano y sus habitantes. Asimismo, fundaron el World Soundscape Project (WSP), que con el tiempo derivó en el World Forum for Acoustic Ecology (WFAE).

Preocupados por el rápido desarrollo de la contaminación acústica, este grupo canadiense, desarrolló una compleja terminología para poder abordar el tema de dicha contaminación sonora y analizar los efectos de los rápidos cambios en los eventos sonoros de las ciudades. Desarrollaron una extensa e importante literatura sobre las relaciones entre lo sonoro y el ser humano en los ámbitos biológicos, psicológicos y sociológicos. Libros como *The tuning of the world* de R. Murray Schafer o *Handbook for acoustic ecology* de Barry Truax, son precedentes esenciales para la investigación del fenómeno sonoro y sus relaciones con el espacio urbano.

Acuñado por uno de los fundadores del WSP, el compositor y ambientalista R. Murray Schafer, el término paisaje sonoro es básicamente un ambiente sonoro que puede referirse a entornos reales (naturales o urbanos) o a construcciones abstractas (música, arte sonoro, montajes). Es un ambiente sónico que hace énfasis en el modo en que este es percibido y entendido por el individuo o por la sociedad.¹

El paisaje sonoro es una parte esencial de los elementos que componen un espacio, tal como lo son la luz y la sombra, los objetos que contiene, o los individuos que lo habitan. Es el espacio sonoro conformado en nuestro horizonte acústico por las distintas arenas acústicas que lo constituyen. Un espacio que está en constante cambio y que, salvo en situaciones extremadamente controladas, nunca es igual. Por lo tanto, la complejidad para identificar, medir y relacionar los eventos acústicos que conforman un paisaje sonoro, obliga a recurrir a técnicas especializadas para su análisis, tales como la

1. <http://www.sfu.ca/sonic-studio/handbook/Soundscape.html>

contemplación sonora, ejercicio que consiste en escuchar la esfericidad del espacio. También es posible utilizar el paseo sonoro o *soundwalk*, técnica desarrollada por Hildegard Westerkamp para sus análisis del espacio urbano dentro del WSP; además, por supuesto, de otras técnicas de medición y registro dentro del campo de la física sonora y la acústica, como la intensidad de un sonido medida en decibeles, su frecuencia y las reflexiones, absorciones y refracciones que el espacio físico que contiene dicho paisaje sonoro produce en él, pero, sobre todo, las afectaciones que esto genera en el estado anímico y emocional de un individuo o de una sociedad.

Es por ello que no se puede dejar de lado el análisis de las interpretaciones que de lo sonoro se obtienen. Disciplinas como la psicoacústica pueden otorgar al análisis de un determinado paisaje sonoro, elementos importantes para determinar reacciones y comportamientos tanto individuales como grupales. El estar expuesto a un determinado paisaje sonoro en la cotidianidad, se convierte en un elemento medible para determinar la calidad de vida de una persona o sociedad. Así pues, el paisaje sonoro que acompaña al ser humano a lo largo de su vida es determinante de una serie de factores que pueden influir en su estado emocional y anímico, en su salud fisiológica y psicológica y, por supuesto, en su manera de comprender el mundo y de formar relaciones simbólicas significativas. Por otro lado, un paisaje sonoro que impide la conciencia espacial auditiva y que dificulta la clariaudiencia, irrumpe en el estado natural de bienestar del individuo y le provoca reacciones que van desde afectaciones como malestar, ansiedad y angustia hasta insomnio, agresividad y aislamiento.

Entonces, ¿cuáles son los sonidos, sean naturales o producidos, que conforman un determinado paisaje sonoro? La lista puede ser infinita puesto que, como se dijo anteriormente, el horizonte acústico de un individuo es modificado a cada instante. Sin embargo, más que buscar los sonidos particulares y las arenas acústicas que conforman un paisaje sonoro, resulta mucho mejor determinar ciertas disciplinas y algunos conceptos que puedan enmarcarse dentro de la constitución de un paisaje sonoro, o bien, como elementos que nos permitan estudiar desde distintos ángulos la complejidad del mismo.

Estas disciplinas y estos conceptos que permiten acercarse al conocimiento y a la investigación de los fenómenos acústicos conformadores de paisajes sonoros, pueden ser: la música, el arte sonoro, la arquitectura acústica, la clariaudiencia y la psicoacústica. Estos conceptos serán brevemente desglosados a continuación.

Música (el asunto del walkman)

Se ha dicho ya que la música ha formado parte de la historia de la humanidad desde tiempos primordiales. Ha acompañado a numerosas tribus y civilizaciones a lo largo de milenios, y aún en nuestros días, continúa ejerciendo una poderosa influencia en la psique de numerosos individuos y grupos sociales. Podría considerarse que la música es una extensión del ser humano, de su cuerpo y de su conciencia. Ha sido siempre una forma simbólica en toda cultura.

Desde la música primordial, mística y ritualista hasta la creciente variedad de estilos y

propuestas de la actualidad, la música ha configurado un paisaje sonoro (producido) que no tiene comparación con ningún otro, tanto en términos de longevidad y diversificación como en la influencia que ejerce no sólo en el escuchante, sino en otras artes como la arquitectura e, incluso, en la conformación de identidades y formas culturales.

Siempre presente en los procesos de estetización, la música ha sido fundamental en la configuración de corrientes del pensamiento y movimientos artísticos de vanguardia. El paisaje sonoro que constantemente crea y modifica, contiene en sus notas y estilos la historia del tiempo humano. Quizá sea una de las manifestaciones producidas por la humanidad que más afectan la emoción y el pensamiento, tanto individual como colectivo de la especie.

Sin embargo, como cualquier paisaje sonoro, la interpretación sobre lo escuchado es puramente subjetiva. Algunas composiciones de estilo disonante contemporáneas, o algunos ejercicios artísticos como los de Stockhausen, podrían causar malestar o pavor, no sólo en civilizaciones antiguas que enfrentarían con desconocimiento tales propuestas, sino también en individuos contemporáneos a tal paisaje sonoro. La individualidad de la percepción musical es equiparable a la de cualquier paisaje sonoro. Sólo uno puede configurar los elementos que componen lo escuchado a su propia interpretación. Lo que es esencial, en definitiva, es interpretar. ¿Qué sucede si nos enfrentamos a un paisaje sonoro, donde sus elementos presentan incongruencias, ilegibilidad, confusión, es decir, que no es interpretable? Este paisaje sonoro orilla al escuchante al mareo, a la desorientación, al desconcierto.

Un ejemplo interesante donde se unen la música y el espacio urbano, y que entre sus códigos de uso aparece el de evitar la ilegibilidad

o malestar de un paisaje sonoro urbano, es el del uso del walkman. Si bien Westerkamp nos inspira para realizar paseos sonoros por la ciudad como técnica para investigar y comprender el paisaje sonoro urbano, hacerlo con unos audífonos que emiten un paisaje sonoro controlado y que, además, niega rotundamente los sonidos del entorno, convierte al paseante/escuchante en el nodo de una red de múltiples paseos sonoros individualizados y aislados de los otros nodos (Chambers, 1994:49-53).

Se puede considerar el uso del walkman como una primordial estetización de un paisaje sonoro urbano hostil, el cual no confiere ninguna identidad al individuo que lo recorre. La idea del walkman es, por un lado, estetizar los recorridos urbanos con elementos sonoros con los que el escuchante se identifica; por el otro, construir una barrera con el otro, la cual confiere a una “vacuidad de la vida metropolitana” (ibid.:50).

Arte sonoro

El arte sonoro se ubica dentro de los paisajes sonoros producidos. Se ha convertido, a lo largo del siglo XX y hasta hoy, en una manifestación cultural de suma importancia y que ha ido obteniendo, poco a poco, reconocimiento internacional en la mayoría de los circuitos artísticos globales.

Uno de los primeros artistas que comenzó a utilizar el sonido como material plástico de composición formal, fue el futurista Luigi Russolo. En su manifiesto futurista explica detalladamente cómo una nueva era sonora ha estado evolucionando a partir del advenimiento de la máquina durante la Revolución Industrial y la invención de dispositivos relacionados con

el sonido. En este texto de 1913, el compositor destaca la importancia de utilizar los nuevos sonidos del progreso como material artístico para representar la realidad urbana (Russolo, 1913). De esta manera, se inicia un proceso donde muchos sonidos producidos son utilizados como materiales de composición musical, lo cual resulta en una doble producción sónica.

Con el paso del tiempo se realizarán todo tipo de experimentos y mezclas de sonidos, combinando sonidos naturales con sonidos producidos, desarrollando un nuevo mundo de posibilidades auditivas. Poco a poco, estos experimentos serán incluidos en el campo de la música y de otras disciplinas artísticas. El paisaje sonoro producido se convierte, a partir de entonces, en un importante elemento dentro del campo del arte, y que será utilizado por importantes artistas como elemento primordial de sus investigaciones y propuestas.

El sonido, como material plástico de composición en la obra de arte, se transforma entonces en un símbolo cargado de significaciones. Sonidos-símbolo que serán maravillosamente empleados por múltiples artistas para crear sus piezas. Luigi Russolo, John Cage, Karlheinz Stockhausen, Yoko Ono y el grupo Fluxus, entre muchos otros artistas, son importantes referencias para comprender el uso de lo sonoro como un elemento que contiene significados y que desarrolla redes de interpretación.

Por ejemplo, la pieza 4:33 de Cage, presenta un pianista que durante los cuatro minutos y treinta y tres segundos que dura la obra, simplemente permanece sentado frente al piano sin tocarlo. El silencio de la esperada música permite el nacimiento de un nuevo paisaje sonoro: el sonido del espacio. Cada vez que esta pieza se presenta, se gesta un nuevo paisaje sonoro que toma las características acústicas del espacio donde se exhibe y de las reacciones de

la gente. Esta conciencia aural del espacio puede ser incluida en la historia de otras sonotopías², tales como el foro griego, las catedrales góticas, templos, auditorios, cines, etcétera.

La importante evolución de la conciencia aural durante el siglo XX se debe, en parte, al arte sonoro y a la poderosa influencia que este ha ejercido en nuevos artistas y consumidores del arte. El arte sonoro se ha expandido e incluido en otras disciplinas artísticas, tales como la escultura, el performance, la instalación, el arte interactivo y, por supuesto, en la música. Pero, ¿cuál ha sido el papel de lo aural en el arte de la arquitectura?

El sonido en la arquitectura

Las primeras construcciones que pusieron gran énfasis en la percepción aural fueron, sin lugar a dudas, aquellas donde lo sonoro era un elemento esencial dentro del programa arquitectónico. Un ejemplo clásico es el teatro griego. La perfecta constitución acústica que esta edificación conforma en las laderas de una montaña, permite a cualquier espectador comprender con claridad incluso hasta el susurro de los actores. Quizás sea esta una de las primeras sonotopías producidas por el ser humano. El foro griego es un espacio construido en favor de la percepción aural. La disposición de los espectadores en forma semicircular, la correcta inclinación y la piedra caliza que lo conforma, indica el alto conocimiento que esta civilización tenía en acústica.

2. Del lat. *sonorus* (que suena o puede sonar) y del gr. *τόπος* (lugar); lugar que suena o que puede sonar. Para este significado: espacio sonoro relacionado con el pensamiento utópico; estetización del habitar por medio de lo sonoro.

Otra tipología arquitectónica que está estrechamente ligada con la percepción aural es la religiosa. Templos de variadas creencias, a lo largo y ancho del mundo, han sido diseñados y construidos como espacios arquitectónicos destinados a la contemplación, meditación e introspección que parten del silencio y la soledad como elementos esenciales para lograr dichas actividades. La catedral gótica, por ejemplo, representa un majestuoso ejercicio de diseño acústico. La reverberación provocada en sus altas bóvedas de crucería, crea un ambiente sonoro idóneo para la comunicación entre el individuo y su espiritualidad. Sumando a esta configuración del espacio arquitectónico los cánticos religiosos que se efectúan en el interior de estas catedrales, el efecto envolvente del canto con su profunda y larga reverberación, hace que las misas se conviertan en un espectáculo sonoro capaz de sensibilizar al más escéptico.

Sobre esto y otras arquitecturas sonoras, el artista David Byrne, en una conferencia del año 2010, nos habla de la estrecha relación que existe entre los estilos de composición y la evolución de la música, con el espacio arquitectónico donde esta ha sido producida. Los sonidos que encajan a la perfección en una catedral gótica deben ser largos y sin cambios de tono, pues el edificio hace, con su extrema reverberación, que estos se alarguen y desarrollen un eco envolvente estremecedor; si estos largos sonidos se superpusieran con otros de distinto tono la armonía se volvería caótica y confusa. Lo mismo sucede con las composiciones de Bach o Mozart. Los salones donde compusieron sus obras tenían características aurales que permitían que una cierta forma de música se desarrollara y otra no. Y así hasta nuestros días, pasando desde las grandes salas de ópera hasta los só-

tanos completamente cerrados que dieron origen al rock and roll.³

Cada espacio arquitectónico tiene su propia condición aural, que en la gran mayoría de los casos no es considerada como un elemento a diseñar en los programas constructivos de los edificios. La arquitectura que no incluye en sus funciones el desarrollo de una actividad sonora –como lo son los auditorios, las salas de cine, los foros o las catedrales góticas– deja de lado la percepción aural del usuario, dificultando en muchas ocasiones una propicia relación entre el individuo y la edificación que lo contiene y alejándolo, además, del desarrollo de su propia conciencia aural.

El concepto de arquitectura aural es reciente, aun así, a lo largo de la historia de la arquitectura, se pueden encontrar múltiples ejemplos de diseños que tienen una estrecha relación con la percepción sonora. Es fácil de diferenciar el ambiente sonoro de un hospital al de una estación de trenes, el de un espacio grande y abierto al de un lugar estrecho y cerrado, el de una catedral gótica al de una casa de campo.

Las diferencias sonoras de cualquier espacio arquitectónico no sólo obedecen a interpretaciones que el habitante pueda hacer sobre las formas y los objetos que lo componen, sino, sobretodo, a la influencia que el entorno sonoro ejerce en su estado anímico (Blesser, 2007:2). Considerando que el acto de oír es simplemente la detección de sonido y que escuchar conlleva una atención activa o una reacción al significado, emociones y simbolismos contenidos en el sonido, Blesser indica que la arquitectura aural se refiere a “las

3. http://www.ted.com/talks/david_byrne_how_architecture_helped_music_evolve?language=en#t-940477

propiedades de un espacio que pueden ser experimentadas escuchando” (ibíd.:5).

Le Corbusier, por otro lado, definía la arquitectura como el juego sabio, correcto y magnífico de los volúmenes bajo la luz del sol. Una definición sumamente poética que enaltece el espíritu por medio del sentido de la vista, pero que deja completamente de lado la posibilidad de un disfrute sonoro por medio de la percepción aurál. Actualmente se podría pensar en agregar a esa definición: “...bajo la luz del sol y un ambiente sonoro”. Sin embargo, en los tiempos de Le Corbusier, lo sonoro aún no constituía un problema urbano-ambiental, aunque el problema ya comenzaba a desarrollarse de manera vertiginosa en los ámbitos urbanos. Aun así, la Carta de Atenas (Le Corbusier, Sert, 1933-1942) configura todos sus estatutos hacia una utopía funcional, racional y claramente ligada a una “estetización” de la imagen, o de lo visual.

El paisaje sonoro urbano

Se puede observar, a lo largo de la historia de las utopías, que el objetivo primordial de estas es lograr un balance armónico, sano y sustentable en la calidad de vida de todos los seres humanos y su entorno. La utopía pretende “estetizar” la vida humana. Retomando a Le Corbusier y otros arquitectos utopistas, se puede detectar dentro de las utopías arquitectónicas, la inclusión de los elementos espaciales como proveedores de bienestar. El arquitecto debe, a través de sus obras, brindar al usuario del espacio la oportunidad de entrar en contacto consigo mismo, es decir, la arquitectura tiene la función de impulsar el sano desarrollo de la conciencia y a la vez de educar, por medio de

sus formas, al habitante de cualquier edificación. Los arquitectos deducen entonces, que siendo la ciudad un conjunto de edificaciones, el comportamiento social, por lo tanto, puede ser “estetizado” a través de las formas urbanas y las relaciones entre sus edificios, parques o plazas.

Tal es la intención de la Carta de Atenas, pero también es la intención de otros utopistas como Ebenezer Howard o Frank Lloyd Wright, que aunque acarician la idea de la totalidad de las percepciones como productoras de espacio, el pensamiento de lo sonoro pareciera asomarse sólo como consecuencia de una inquietud formal. No es sino hasta finales de los años setenta del siglo pasado cuando un grupo de compositores, investigadores y estudiantes de la Simon Fraser University se percataron de la importancia de incluir, en los procesos de estetización del espacio urbano, al paisaje sonoro.

Preocupados por las constantes y rápidas modificaciones que el paisaje sonoro de la ciudad de Vancouver presentaba en aquellos días, los fundadores del World Soundscape Project (WSP), dotaron al mundo académico de material suficiente para incluir en las líneas de investigación sobre los estudios urbanos el pensamiento de lo sonoro. La percepción y la conciencia aurál, el paisaje sonoro y la contaminación acústica fueron algunos de los conceptos desarrollados por estos investigadores, mismos que se convirtieron después en cursos regulares de su universidad. Estos cursos estaban destinados a comprender las afectaciones provocadas por lo sonoro en el escuchante; afectaciones que modifican la relación directa del ser humano con el entorno, en este caso, con el espacio urbano.

De todo este proceso, el WSP arroja al mundo un importante concepto que ha per-

meado en las aulas y centros de investigación de múltiples universidades del mundo: la ecología acústica. A partir de este momento, los futuros utopistas se verán obligados a incluir en los estatutos para el diseño de sus estetizados y embellecidos topes, a la percepción aurál como un importante recurso en el proceso del tan anhelado bienestar de la humanidad.

Es ahora –cuando muchas ciudades que padecen severos problemas de contaminación acústica y donde la mayoría de sus habitantes todavía no reconocen que muchos de sus malestares provienen de un paisaje sonoro dominante– el momento propicio para retomar con fuerza las investigaciones del WSP, mismas que, debido a su contundente importancia, han abierto el camino para que otros centros de investigación enfoquen sus recursos en el estudio de lo sonoro como un factor fundamental dentro de la planeación urbana. Tal es el caso de la Universidad de Sheffield en Londres, el CRESSON (Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain) de París, o el Laboratorio de Análisis y Diseño Acústico de la Universidad Autónoma Metropolitana en la Ciudad de México, entre otros.

Ecología acústica

Nuevamente, el WSP nos ofrece un término que es de suma importancia para el pensamiento de una posible estetización del espacio urbano por medio de lo sonoro: la ecología acústica. Hildegard Westerkamp, también de la Simon Fraser University, fue una de las principales impulsoras para el desarrollo en 1993 del World Forum for Acoustics Ecology; proyecto que incluye entre sus miembros a investigadores de otras partes del mundo, logrando

poco a poco, que organizaciones afiliadas de Europa, Norteamérica, Japón y Australia compartan una preocupación común por la situación de los paisajes sonoros del mundo. Dichos miembros representan un variado y multidisciplinario espectro de individuos comprometidos en el estudio de lo social, lo cultural y lo ecológico del entorno sónico.⁴

Se puede percibir ya una preocupación global por el tema de lo sonoro en el desarrollo y la planeación urbanos y por la investigación de las consecuencias de este fenómeno en los habitantes de las ciudades. Comienzan a vislumbrarse, desde hace algunas décadas, las primeras regulaciones y reglamentaciones para definir un comportamiento sonoro en los espacios públicos. Las leyes de muchos países del mundo, México incluido, apuntan a una investigación profunda sobre las consecuencias de lo percibido sonoramente en el espacio urbano. Se acepta, sobre todo en las grandes ciudades, que la ecología acústica es un tema de gran relevancia en los desarrollos de los nuevos planes urbanos. Por supuesto, las diferencias entre las normativas de cada ciudad son abismalmente diferentes debido al alto grado de subjetividad con lo que se mide lo sonoro, lo cual indica que el fenómeno sonoro no es sólo un asunto que puede entenderse por medio de la ecología, sino también por medio de las manifestaciones socio-culturales de cada asentamiento urbano. Por ende, la ecología acústica está estrechamente relacionada con la cultura de una determinada población.

En la Universidad de Sheffield, investigadores como Jian Kang, realizan estudios e imparten cursos sobre los aspectos sociales y psicológicos del sonido, el confort acústico, o

4. <http://wfae.proscenia.net>

bien, sobre las relaciones sonoras que se dan entre el espacio y el ser humano por medio de experimentos en espacios con distintas propiedades físicas: largos, cortos, altos, bajos, etcétera, lo cual está estrechamente relacionado al estudio de las conformaciones acústicas del espacio urbano.

En la Ciudad de México ya se tiene un primer mapa de ruido de la ciudad,⁵ el cual hace énfasis en el tránsito vehicular. Fue realizado, recientemente, por investigadores del Laboratorio de Análisis y Diseño Acústico de la Universidad Autónoma Metropolitana.

Sin embargo, a pesar de que las cosas han cambiado bastante, desde que investigadores como Robert Baron, en la década de los setenta del siglo pasado, se enfrentaban a respuestas burocráticas con respecto al ruido del tipo: "Recuerde, señor, que el ruido es símbolo de progreso" (Baron, 1973), el problema de la contaminación acústica persiste en casi toda ciudad, y la indiferencia social ante este problema se acerca más a la pérdida de la escucha que al desarrollo de una conciencia espacial auditiva y de la clariaudiencia.

Clariaudiencia y psicoacústica

Nuevamente emergen conceptos que remontan a los investigadores del WSP. De acuerdo a Murray Schafer: "El término simplemente se refiere a unas habilidades excepcionales de escucha, particularmente en relación a los sonidos

del ambiente o del entorno. Mediante ejercicios de limpieza auditiva, las habilidades de escucha pueden ser entrenadas para alcanzar un estado de clariaudiencia." (Schafer, 1977)

La clariaudiencia, o *clean hearing*, es un ejercicio por medio del cual se accede a la conciencia espacial auditiva. Es un estado de autoconocimiento y de comprensión esférica del entorno que permite al ser humano orientarse y navegar en el mundo a través de la percepción aural. El desarrollo de esta habilidad en el ser humano, lo invita a adentrarse al pensamiento utópico, pues la sensación de goce provocada por la concientización de las percepciones genera reflexión. La clara conciencia del entorno sonoro se vislumbra como una posibilidad para comprender los fenómenos del mundo desde una perspectiva más compleja a la que desarrolla el sentido de la vista. Vicente Guzmán plantea la posibilidad de embellecer y dotar de goce al espacio urbano a partir de una concientización de la percepción: una constitución ética a partir de la estética (Guzmán, 2005). Esta concientización de lo aural es lo que Schafer denomina clariaudiencia.

Uno de los primeros pasos para ejercitarse en la clariaudiencia, tendría que ver con la idea de la comprensión de los sonidos envolventes. Poder identificarlos para determinar su efecto, abre otra posibilidad para una medición de la influencia que lo sonoro ejerce en el habitante urbano. Para el análisis y la comprensión de estas influencias se debe realizar un estudio profundo en el campo de investigación de la psicoacústica.

La psicoacústica es una rama de la ciencia que investiga las reacciones fisiológicas y psicológicas del individuo asociadas con el sonido. El uso de esta disciplina, asociada al concepto de clariaudiencia, es fundamental para el análisis

de datos que se desprendan de una investigación que intente medir la conceptualización de bienestar sonoro, pues incurre, en primera instancia, a la composición orgánica del cuerpo y sus reacciones biológicas ante el evento escuchado e, inmediatamente después, a las interpretaciones significativas de cada escuchante.

Las relaciones que se forman entre los sonidos y la forma en que el ser humano los interpreta, tomando en cuenta el escenario urbano para su análisis, es la base para fundar cualquier proyecto de investigación que considere la estetización como una variable fundamental en su hipótesis; misma que debe profundizar en los aspectos más profundos de la salud humana. La idea de estetizar el paisaje sonoro urbano debe comprender a fondo que los factores fundamentales a los que se debe enraizar la presencia de tal estetización son la salud, el goce y el bienestar. Pretender descubrir con claridad en donde radica el bienestar sonoro no es tan complejo como podría suponerse si se toma el conocimiento de la psicoacústica como una de las principales herramientas de análisis.

Conclusiones: Hacia una metodología para el diseño de lo sonoro

Una vez comprendidos y asimilados todos los conceptos analizados anteriormente, surge el mayor problema para la investigación de las relaciones que se forman entre el espacio urbano y el espacio sonoro: la utilización de una metodología que pueda ofrecer, como resultado de la investigación, una propuesta de diseño que contribuya a la producción del espacio urbano, tomando en cuenta los elementos sonoros que en él habitan y sus relaciones con los habitantes de la ciudad.

Es necesario entonces, para poder conformar una teoría sobre la posibilidad de incluir las ondas sonoras en el diseño y la producción del espacio urbano, recurrir al plano material (características físicas del sonido en el contexto urbano: acústica ambiental, ruido, ecología acústica, diseño acústico, etcétera) y paralelamente, al plano subjetivo, es decir, al análisis de la actual conciencia sobre la percepción aural que predomina en el espacio urbano.

Ahora bien, los datos necesarios para este análisis sobre las relaciones entre lo sonoro y el espacio urbano pueden ser encontrados por medio de los siguientes métodos de investigación: a) Análisis de las características físicas del lugar; b) obtención de valores físicos del ambiente acústico del sitio a analizar (calidad del sonido, taxonomía de lo sonoro, niveles de ruido, trayectorias sonoras, rincón acústico); c) una etnografía abocada a la investigación sobre la percepción que se tiene del espacio por medio del análisis de la conciencia auditiva espacial; d) la medición de lo ejercitada que se encuentra la clariaudiencia de los individuos como indicador de lo fortalecida o debilitada en que se haya dicha zona de la conciencia; e) recurrir a la disciplina de la psicoacústica como herramienta para comprender las afectaciones naturales en la salud de los individuos que ciertos eventos sonoros ocasionan.

Profundizar en detectar la relación que se forma entre dichos métodos y técnicas de investigación, puede abrir una puerta hacia la sonotopía, es decir, hacia la producción de espacio urbano por medio de la conciencia aural. El sonido, entonces, considerado como un material plástico de producción, propone nuevas simbologías para comprender el ambiente sonoro de un espacio y detectar las posibilidades de diseño acústico que en este mismo espacio se presentan.

5. Primer mapa de ruido para la zona metropolitana del valle de México, versión de ruido por tráfico vehicular, 2010. Laboratorio de Análisis y Diseño Acústico del Departamento de Procesos y Técnicas de Realización, en la División de Ciencias y Artes para el Diseño de la Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Azcapotzalco.

Por otro lado, la comprensión de ciertas reacciones adversas al buen funcionamiento de la salud física y mental de los habitantes de la ciudad, puede ayudar a dirigir un compromiso moral de convivencia sonora. Estudiar lo sonoro desde una perspectiva simbólica puede contribuir a facilitar en los individuos el reconocimiento de actitudes sonoras que conformen una identidad social que ayuden a configurar un paisaje sonoro sano y que inviten a descubrir y reconocer el espacio urbano, público y privado en su totalidad.

Se conforma así, en el entramado de los análisis y las observaciones realizadas a lo largo de este texto, una base importante para el estudio del fenómeno sonoro en el espacio urbano. A partir de esta base se genera una sustancia consistente de información con la cual abordar el tema de la percepción aural en el paisaje sonoro urbano. Este artículo conforma un punto de partida para el estudio de la interacción social en el espacio urbano, utilizando el fenómeno sonoro como hilo conductor para la detección de identidades e imaginarios dentro de la morfología urbana. Considerar los eventos sonoros como manifestaciones socioculturales, amplía el campo de análisis sobre las relaciones sociales en las ciudades, lo cual nos acerca un poco más a la comprensión de la cultura local y sus relaciones con otras culturas.

Bibliografía

- Baron, Robert (1973). La tiranía del ruido . Fondo de Cultura Económica. México
- Blessner, Barry & SALTER, Linda-Ruth (2007). Spaces speak, are you listening. Massachusetts Institute of Technology. Boston.
- Chambers, Iain (1994). Migrancy, culture, identity. Routledge. London
- Guzmán Ríos, Vicente (2005). "Apropiación, identidad y práctica estética: un sentir juntos el espacio". En Identidades urbanas, Sergio Tamayo y Kathrin Wildner (coordinadores), Universidad Autónoma Metropolitana. México.
- Le Corbusier & Sert, Josep Lluís (1933-1942). Carta de Atenas . CIAM
- Levi-Strauss, Claude (1979) Antropología estructural. Siglo XXI. México.
- Rodríguez, Fausto & GARAY, Elisa (2012). "El ruido y su impacto en el espacio público tradicional en la Ciudad de México". En Anuario de Espacios Urbanos, 2012 , UAM-Azcapotzalco. México.
- Russolo, Luigi (2004) 1ª ed. 1913. The Art of noise. Ubuclassics. ubu.com.
- Schafer, R. Murray (1977). The tuning of the world. Destiny Books. Vermont.
- Sloterdijk, Peter (2003). Esferas Vol.1. Ed. Siruela. España.
- Truax, Barry (1978). Handbook for acoustic ecology. A.R.C Publications. Vancouver.
- Westerkamp, Hildegard (2007) "Soundwalking". En Autumn Leaves, Sound and the Environment in Artistic Practice. Ed. Angus Carlyle, Double Entendre. Paris.
- Laboratorio de Análisis y Diseño Acústico del Departamento de Procesos y Técnicas de Realización. (2010). Primer mapa de ruido para la zona metropolitana del valle de

México, versión de ruido por tráfico vehicular, 2010 . México: Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Azcapotzalco.

Referencias electrónicas

- <http://www.sfu.ca/sonic-studio/handbook/Soundscape.html> (2 de abril 2015)
- http://www.ted.com/talks/david_byrne_how_architecture_helped_music_evolve?language=en#t-940477 (5 de abril del 2015)
- <http://wfae.proscenia.net/> (2 de abril de 2015)

Historia urbana





Desamortización, economía y estructura urbana de la ciudad de México durante el siglo XIX: 1854-1876

Frida Gretchen Nemeth Chapa
Área Investigación y Gestión Territorial
Universidad Autónoma Metropolitana / Unidad Xochimilco

Fecha de recepción:
15 de abril de 2015
Fecha de aceptación:
9 de julio de 2015



Resumen

El siglo XIX representó un importante punto de inflexión en el desarrollo urbano a nivel mundial; muchas de las más importantes ciudades crecieron y se consolidaron durante este siglo y el caso de México no es la excepción. Fue durante este siglo que, en muchas de las ciudades mexicanas, se vivió un proceso que significó un cambio radical en las formas de propiedad territorial y estas a su vez contribuyeron a generar cambios en las actividades económicas de las poblaciones afectadas.

El proceso al que nos referimos fue la Desamortización de bienes de comunidad y en este trabajo pretendemos analizar cómo la ciudad de México, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, se transformó a la par que lo hacía también el comercio y la producción.

Palabras clave: Ciudad de México, Siglo XIX, Desamortización, Nacionalización de Bienes eclesiásticos, Urbanización.

Abstract

The nineteenth century represents a major turning point in urban development worldwide; many of the most important cities were consolidated and grew up during this century and the case of Mexico is no exception. It was during this century that in many Mexican cities had place a process that meant a radical change in the forms of land ownership and this in turn helped generate changes in the economic activities of the affected populations.

The process to which we refer was the Expropriation of Community Property, in this paper we analyze how the Mexico City, from the second half of the nineteenth century, was physically transformed at the same time the trade and production did.

Keywords: Mexico City, Urbanization, Nineteen century, Urban history, Church wealth.

Introducción

A nivel mundial, uno de los fenómenos característicos de la segunda mitad siglo XIX es el crecimiento físico de las ciudades capitales y portuarias, así como el incremento poblacional de las mismas (Bairoch, 1990: 200). Este fenómeno se presentó tanto en Europa como en América Latina, y en parte puede explicarse, según Emilio Pradilla (2009), gracias a la Teoría de las ondas largas del desarrollo capitalista, ya que si bien cada fenómeno urbano presenta particularidades propias es posible dar cuenta de la relación existente entre los periodos de desarrollo económico propuestos por Mandel y los procesos urbanos latinoamericanos –y particularmente los mexicanos– acaecidos durante el siglo XIX (Pradilla, 2009: 31).

Durante dicho periodo, en México inició un importante proceso urbano derivado de una medida económico-política: la Ley de desamortización de las fincas rústicas y urbanas de las corporaciones civiles y religiosas de México. También conocida como Ley Lerdo,¹ fue promulgada en junio de 1856, previo a la Ley de Nacionalización de 1859. Ambas leyes son consideradas como un cambio radical en las formas de propiedad de la tierra, trayendo consigo importantes cambios en la estructura urbana, así como en el crecimiento físico de las ciudades afectadas.

El objetivo de este trabajo es mostrar el impacto que tuvieron el proceso de desamortización y la nacionalización sobre la estructura urbana, además de analizar el cómo este impacto se vio reflejado en la estructura

1. Llamada así por Miguel Lerdo de Tejada, quien fue Ministro de Hacienda durante el gobierno del presidente Ignacio Comonfort.

económica de la Ciudad de México. Para ello hemos organizado el presente artículo en tres secciones: En el primer apartado, “La desamortización y sus consecuencias en la Ciudad de México”, se explican, de manera general, las razones por las que el gobierno liberal mexicano decidió llevar a cabo una desamortización.

Un segundo apartado, “Estructura urbana y la estructura económico-productiva de la Ciudad de México ante la desamortización”, aborda el comportamiento de los establecimientos estudiados entre los años 1854 y 1876. Así mismo, muestra la importancia de las actividades de tipo comercial y de tipo productivo en la economía de la ciudad.

Por último, en “Cambios en la estructura urbana y la estructura económico-productiva después de la desamortización”, se analiza la relación entre las propiedades que entraron al mercado –mediante el proceso de desamortización y la nacionalización–, con el número, tipo y ubicación de establecimientos comerciales y productivos en la ciudad.

Este trabajo fue realizado durante una estancia posdoctoral en la maestría en Estudios Regionales del Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, financiada por el CONACYT.

La desamortización y sus consecuencias en la Ciudad de México

Durante la primera mitad del siglo XIX, antes de que diera inicio el proceso de desamortización, la Ciudad de México conservaba casi la misma traza urbana que le fue heredada de la época del Virreinato. Su extensión no se modificó de manera importante y los cambios en la estructura urbana –hasta antes de 1853– fueron casi nulos, con excepción de algunas

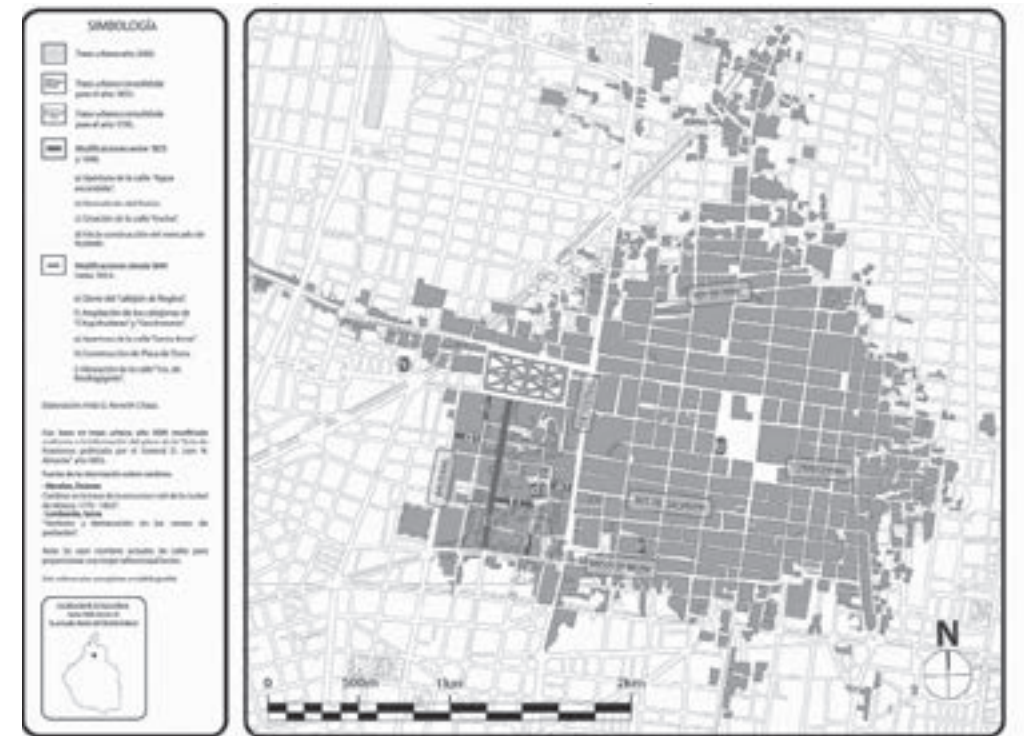
modificaciones hechas en la zona sur-poniente de la ciudad (Mapa 1). Dichos cambios fueron: la remodelación del Paseo de Bucareli en 1828; la apertura en 1831 de un callejón que se transformó en la calle Agua Escondida (hoy Ayuntamiento); la demolición en 1843 del Parián; la creación en 1844 de la calle “Ancha” (hoy Luis Moya), logrando generar orden en las construcciones que existían en la zona y proporcionando una vía de acceso para comunicar el Barrio de Nuevo México con la Alameda. Es importante mencionar que posteriormente esta zona se convirtió en la Colonia Francesa, y en 1848 se inició la construcción del mercado Iturbide² en la plaza de San Juan.

Al observar el Mapa 1, es posible suponer que la intensión de las reformas hechas a la estructura urbana durante este periodo (a pesar de que fueron pocas debido a la ya muchas veces mencionada falta de presupuesto del Ayuntamiento) se orientaban a consolidar las bases necesarias para la articulación de la zona con el resto de la ciudad.

Las modificaciones relevantes comenzaron a partir de 1856, debido a los cambios en la propiedad raíz, resultado del proceso de desamortización. Hasta la segunda mitad del siglo XIX, en diferentes ciudades del país –incluida la Ciudad de México–, la Iglesia no sólo era la mayor propietaria de fincas urbanas, sino que además en su poder se encontraban las más grandes y valiosas. Las cifras dadas por Morales (1978) indican que, de aproximadamente seis mil casas que existían en la ciudad en el año de 1813, el 36% eran propiedad de la Iglesia.

2. Cuya creación a pesar de haberse decretado desde 1841 no se había realizado por falta de fondos por parte del Ayuntamiento, tanto para la construcción como para la compra del terreno donde se habría de ubicar. (Gortari y Hernández, 1988).

Mapa 1. Cambios en la estructura urbana entre 1825 y 1853.



sia, mientras que la posesión de los particulares se reducía a menos de tres mil quinientas casas (59.44%), cuyo valor total ascendía a \$17,048,855, menor en comparación con el valor de la propiedad eclesiástica: \$18,239,340.

A pesar de que aparentemente no es una gran diferencia, el dato cobra importancia cuando se considera que la Iglesia –como sector propietario– estaba conformada por 102 individuos; mientras que el número de particulares era de 2066. Esto indica que el 36% de las propiedades en la Ciudad de México en el año

1813 pertenecían a 102 corporaciones eclesásticas. Al desamortizarse la propiedad raíz se revirtió este patrón: la concentración de propiedades urbanas en posesión del clero disminuyó pasando a manos de los particulares. De un espacio urbano completamente clerical se transformó –en un lapso muy corto de tiempo– en un espacio casi totalmente secularizado.

Son variadas las consecuencias posteriores al cambio de propiedad en la ciudad; sin lugar a dudas, una de ellas fue el crecimiento urbano de la Ciudad de México sobre su periferia.

Al modificarse la estructura urbana consolidada de la ciudad, esta comenzó a crecer. La demolición de conventos y el fraccionamiento de lotes, generó el trazado de nuevas calles, incrementando –junto con la entrada al mercado inmobiliario de grandes extensiones de territorios existentes a las afueras de la ciudad, algunas propiedad de los pueblos indios– que la ciudad creciera.

Por otro lado, cabe mencionar que el hecho de abrir calles a través de propiedades eclesíásticas, resultó en un golpe a la mentalidad de la población de la ciudad, al grado que:

Muchas personas evitaban transitar por las calles abiertas a través de los conventos en general, y muchas más al través de algunas de terminadas, como esta y la abierta en el convento e iglesia de las monjas capuchinas, que se consideraban como lugares santificados; resultando de aquí que ambas calles, aunque céntricas dilataran en poblarse, rehusando algunos comprar y los que compraron dilataron en edificar. (Gortari y Hernández, 1988: 68)

Lo anterior tuvo como consecuencia demoras en la consolidación de algunas calles de la ciudad. Muchas permanecieron en ruinas, siendo incluso intransitables, como fue el caso de la calle 5 de Mayo, que tardó más de dos años en completarse debido a la renuencia de las personas a comprar lotes (Gortari y Hernández, 1988).

Un segundo efecto fue el cambio en el uso de múltiples edificios que habían sido propiedad eclesíástica, para establecer equipamiento urbano acorde con la nueva visión liberal y secular; ejemplo de esto lo constituye el Convento de la Encarnación, destinado a albergar la Escuela de Artes y Oficios. También se amplió la disponibilidad de viviendas en la ciudad:

caso a resaltar fue el Convento de Jesús María, cuyos terrenos se dividieron en lotes con el objetivo expreso de venderlos para habitación. Una característica particular y notable de este caso, fue el contemplar dentro del reglamento la prohibición de vender más de una propiedad por persona, a fin de evitar que fueran acaparadas por individuos o compañías y así cumplir con uno de los objetivos oficiales de la ley: ampliar la base de propietarios particulares para generar una supuesta mejoría general de la ciudad y el país.

En resumen, las afectaciones a las fincas urbanas propiedad de las corporaciones religiosas ocasionó cambios físicos sobre la estructura urbana de la ciudad, transformaciones en la percepción que de esta tenían sus habitantes y modificaciones en los usos del suelo que fomentaron el desarrollo y diversificación de las actividades económicas.

Estructura urbana y estructura económico-productiva ante la desamortización

¿Cómo cambió la ciudad una vez que el proceso de desamortización y el de nacionalización comenzaron a dejar sentir sus efectos? ¿Cómo influyó dicho proceso en la distribución espacial de las actividades productivas? Esta investigación se llevó a cabo tomando como fuentes principales de información varias guías de forasteros, almanaques estadísticos y directorios de comercio de la Ciudad de México, cuyos contenidos sobre establecimientos comerciales con ubicación, nombre del propietario y giro comercial al que se dedicaba, resultaron más completos.

El periodo de estudio que abarca la investigación comprende de 1854 a 1876. Se utilizaron tres fuentes de información:

Año	Título	Imprenta o autor
1854	Guía de forasteros en la Ciudad de México, para el año de 1854.	Imprenta de Mario Galván Rivera
1864	El viajero en México: completa guía de forasteros para 1864, obra útil a toda clase de personas.	Juan N. del Valle; Imprenta Andrade y Escalante.
1876	Almanaque estadístico de las oficinas y guía de forasteros y del comercio de la república para 1876.	Juan E. Pérez

También se utilizó la memoria de las operaciones que tuvieron lugar en la Oficina Especial de Desamortización, en donde se especifica la ubicación de la finca desamortizada, la corporación a la que pertenecía y el valor de redención. Además, se consideraron datos extraídos de la Memoria de Hacienda y Crédito Público correspondiente al año fiscal 1877-1878.

Una vez que se tuvo sistematizada toda esta información, se realizó un cruce de la misma con base en la dirección (con nombre de calle y número de local), tanto de los establecimientos comerciales, como de las fincas que fueron desamortizadas, a fin de ubicar de manera exacta cuáles coincidían en ambos registros. Fue necesario filtrar todos aquellos registros que no especificaran el número de la propiedad, ya que muchos sólo contaban con el nombre de la calle, elemento insuficiente para poder establecer una relación entre la ubicación de un establecimiento en una propiedad desamortizada.

Es importante aclarar que para la presente investigación solamente se tomaron en cuenta los establecimientos que realizaban actividades comerciales (venta) y productiva.³ Estas consideraciones responden a la complejidad metodológica que surge de considerar el rubro de servicios, ya que para ello era necesario tomar en cuenta no sólo la actividad de los profesionistas –tales como médicos o abogados–, sino también se tendría que considerar otro tipo de servicios que no vinculables a un establecimiento o local.⁴ Por lo tanto, el considerar ese tipo de actividades hubiera desviado la investigación de su interés primordial, que consiste en encontrar la relación y los impactos que se generaron en la estructura física y la estructura económica de la Ciudad de México derivados del proceso de desamortización.

Desde el inicio del análisis la información comenzó a arrojar resultados interesantes. Se sabe que dos años antes de dar inicio al proceso de desamortización, existían en la Ciudad de México aproximadamente 1652⁵ establecimientos; ocho años después de la desamortización, y con diez de diferencia respecto a la primera fuente de información que usamos, encontramos que la fuente del año 1864 menciona la existencia de 3492 establecimientos productivos y comerciales distribuidos en 105 rubros o giros de actividad distintos. Sin embargo, veinte años después, en 1876, el número de establecimientos registrados por la fuente muestra una reducción significativa. Para poder encontrar una razón a este com-

3. Tales como los talleres, zapaterías o cualquier establecimiento que produjera o reparara artículos.

4. Por ejemplo los aguadores, cargadores o empleados domésticos.

5. Se excluyeron los establecimientos cuyo giro era el de servicios.

portamiento será necesario analizar la información con más detalle.

Es evidente que para 1864 se incrementó el número de establecimientos a poco más del doble de los existentes en 1854. De igual for-

ma, aumentó de forma notable (casi al doble) en lo referente a los tipos de establecimiento, es decir, rubros o giros de actividad. Observe-mos el cuadro siguiente donde se comparan las cifras exactas entre los diferentes años:

Cuadro 1. Comparativo de distribución de establecimientos por tipo de actividad 1854-1876.

Año	Número de es - tablecimientos (no se contabi - lizaron servicios)	Total de rubros o giros	Número de rubros o giros comerciales	Número de de rubros o giros productivos	Número de es - tablecimientos comerciales	Número de es - tablecimientos productivos
1854	1652	61	21	40	852	800
1864	3454	98	59	45	2638	816
1876	1646	130	50	80	712	934

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de las Guía (1854), (1864) y (1876).

Lo primero que se hace patente en el cuadro es el hecho de que los giros comerciales entre 1854 y 1864 aumentan a más del doble, mientras que los giros cuya actividad es de tipo productivo sólo incrementan en cinco. Aparentemente, en esos diez años, la economía de la ciudad diver-sificó sus actividades orientándose mayoritaria-mente a las actividades de tipo exclusivamente comercial. La anterior información parecería confirmar de manera empírica que durante los diez años posteriores a la desamortización las actividades comerciales tuvieron un incremento importante en la Ciudad de México, debido al ya mencionado aumento en el número de ru-bros de actividades exclusivamente comerciales.

En segundo lugar, entre 1864 y 1876, ten-emos una clara disminución tanto en el número de giros, como en el número de establecimien-

tos cuya actividad puede clasificarse como co-mercial, y aunque pudiera parecer inexplicable o incorrecta la cifra, la mengua de 1926 esta-blecimientos puede explicarse debido a que durante dicho periodo la situación política de nuestro país con el exterior fue muy inestable.

Recordemos que aunque la Guerra de Re-forma terminó en 1861, la posterior declara-ción de insolvencia y suspensión de pagos a las naciones extranjeras (como Francia) que hiciera Benito Juárez, desataron una nueva interven-ción militar: la capital es ocupada por el ejér-cito francés en 1863 y dicha ocupación terminó en la implantación de lo que se conoce como El Segundo Imperio, abolido hasta 1867, cuan-do da comienzo el periodo conocido como la República Restaurada (González, 2006: 647).

Posterior a 1867, la inestabilidad nacional se explica en los conflictos bélicos internos.⁶

Independientemente de la disminución nu-mérica de establecimientos, vemos que entre 1864 y 1876, al igual que durante el periodo comprendido entre 1854 y 1864, el número de rubros o giros de actividad continuó crecien-do. Esto, como ya mencionamos, es una clara muestra de la diversificación de la economía mexicana (tomando en cuenta la importancia que la Ciudad de México tenía al ser la capi-tal) Otro aspecto importante es que, a pesar de lo que algunos autores aseguran, la actividad productiva de la ciudad no disminuyó, incluso aumentó; en 1876, tanto los rubros como los establecimientos dedicados a alguna actividad productiva superan a aquellos dedicados a ac-tividades de tipo comercial.

Pese a esto, estamos conscientes de que nuestros datos provienen de fuentes, que por ser guías de viajero o directorios de comercio,

bien pueden no haber enlistado con absoluta precisión cada uno de los establecimientos que existían en la ciudad. Quizá esta sea la causa de las reducciones en el número de registros; sin embargo, creemos que dichos documentos, al ser editados por importantes casas de impren-ta, pueden considerarse una buena muestra es-tadística. Además, como hemos mencionado, se trata de una época marcada por repetidos eventos bélicos que influyeron en el crecimiento de la población y el crecimiento físico de la ciu-dad (Rodríguez Kuri, 2011: 81), con repercusio-nes negativas en el aspecto económico.

Para confirmar las tendencias generales ya mencionadas, será necesario detallar los datos por periodo. En el año 1854, antes de que diera comienzo el proceso de desamortización, en la Ciudad de México –según los datos proporciona-dos por la guía de forasteros de ese año– existían 1652 establecimientos comerciales y productivos distribuidos de la siguiente manera:

Cuadro 2. Número de establecimientos por tipo de actividad en 1854.

Año	Número de establecimientos	Número de establecimientos comerciales	Número de establecimientos productivos	Número de establecimientos de servicios (no contempla - dos para el estudio)
1854	1652*	852	800	61

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de la Guía (1854).

* Se contabilizaron sólo locales de comercio y producción, y se eliminaron los considerados como servicios. Ver nota al pie número 6.

6. Desde 1869 se sucedieron una y otra vez revueltas deri-vadas del descontento con los resultados electorales (Gon-zález, 2006: 647), entre ellos estuvo Porfirio Díaz, quien primero con el Plan de la Noria (1871) y después con el Plan de Tuxtepec (1876) se lanzó a la labor de conseguir la

silla presidencial mediante el levantamiento armado, cosa que obtuvo a partir de 1877 cuando comenzó el periodo de la famosa Paz Porfiriana, en el cual se alentó la inversión extranjera y el crecimiento.

Es decir, que para el año de 1854, el 49.73% de los 1713⁷ establecimientos registrados en la Guía se dedicaban a alguna actividad comercial y probablemente no realizaban producción alguna en el establecimiento.⁸ En lo que respecta a los establecimientos con actividades productivas, encontramos que representan un 46.70% del total, mientras que 3.56% estaban orientados hacia alguna clase de servicio. Si bien numéricamente la cantidad de establecimientos que realizaban actividades de tipo comercial (ver cuadros 1 y 2) superan por poco a los establecimientos de tipo productivo, llama la atención el hecho de que el número de rubros o giros productivos duplican el número de giros de tipo comercial. Esto nos muestra claramente que las actividades productivas tenían una mayor importancia siendo que dichas actividades se desplegaban en un mayor número de ramas, es decir, la cantidad de diferentes actividades de tipo productivo superaban a aquellas de tipo exclusivamente comercial, dándonos una mayor certeza de la importancia de la producción en la Ciudad de México durante el periodo anterior a la desamortización; además resulta lógico que numéricamente los establecimientos comerciales superen a los de producción, ya que dentro de esta categoría se consideran los almacenes cuya localización dispersa era necesaria para el abastecimiento de la población.

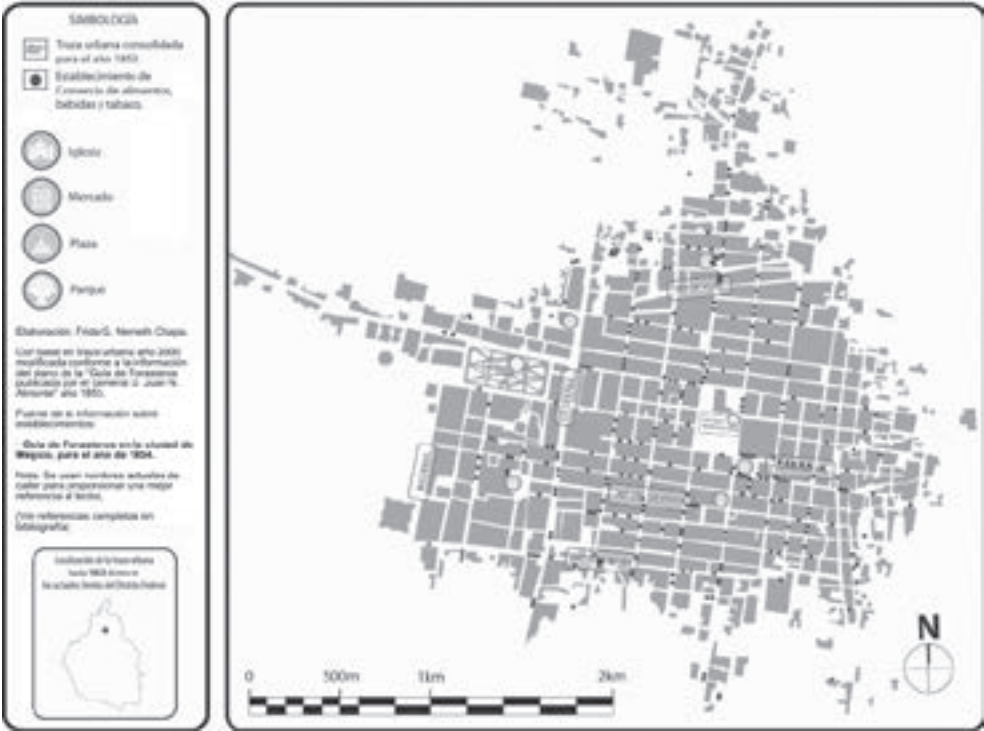
7. El total de establecimientos registrados por la fuente es de 1713, sin embargo para los intereses de este trabajo sólo se consideraron aquellos que se dedicaban al comercio de mercancías o a la producción de las mismas.
8. Recordemos que es imposible establecer sin lugar a dudas la separación entre establecimientos exclusivamente comerciales y aquellos que realizaban algún tipo de producción.

Respecto a la distribución física de los establecimientos, en el año de 1854 tenemos, en primer lugar, con 308 establecimientos, la categoría Comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco;⁹ éstos presentaban una amplia dispersión física por la mayor parte de la traza urbana (Mapa 2), sin embargo, la zona poniente-sur por lo tanto se distingue por tener una mucho menor concentración de este tipo de establecimientos. Previamente mencionábamos que dicha zona fue la única que presentó cambios importantes a nivel de la estructura física; así mismo, se estableció que la razón de dichos cambios fue dar a la zona una mejor comunicación con el área central de la ciudad, argumento que quedaría respaldado al observar que la zona contaba con pocos establecimientos que le dieran abasto de este tipo de productos a la población. Con ello se comprende la apertura del Mercado de Iturbide

En segundo lugar de importancia se encuentran los establecimientos de Comercio al por menor de artículos personales y domésticos (Mapa 3), cuya concentración es muy alta en la zona central de la ciudad, en especial el cuadrante comprendido entre las calles: Don Juan Manuel (hoy República de Uruguay), Espíritu Santo (hoy Isabel la Católica) y Escalerillas (hoy República de Guatemala). Esta ubicación también tiene mucha lógica siendo que, a diferencia de los establecimientos de Comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco, buena parte de los productos que expendían los establecimientos de artículos personales y domésticos se caracterizaban por ser de mayor costo y no de necesidad básica como los

9. Ver en Anexos la tabla de correspondencia de categorías y establecimientos.

Mapa 2. Mapa localización de establecimientos “Comercio de alimentos, bebidas y tabaco” en 1854.



alimentos. En esta categoría se encuentran los cajones de ropa y otro tipo de cajones cuyo número sabemos era grande en la ciudad. En sus inicios estos eran pequeños puestos de madera colocados en los portales, pero al pasar el tiempo algunos de ellos crecieron hasta ser locales establecidos de tamaño importante.

En tercer lugar de importancia se encuentra la categoría Ventas variadas y almonedas (Mapa 04), con 130 establecimientos y cuya distribución espacial en la traza aparece muy

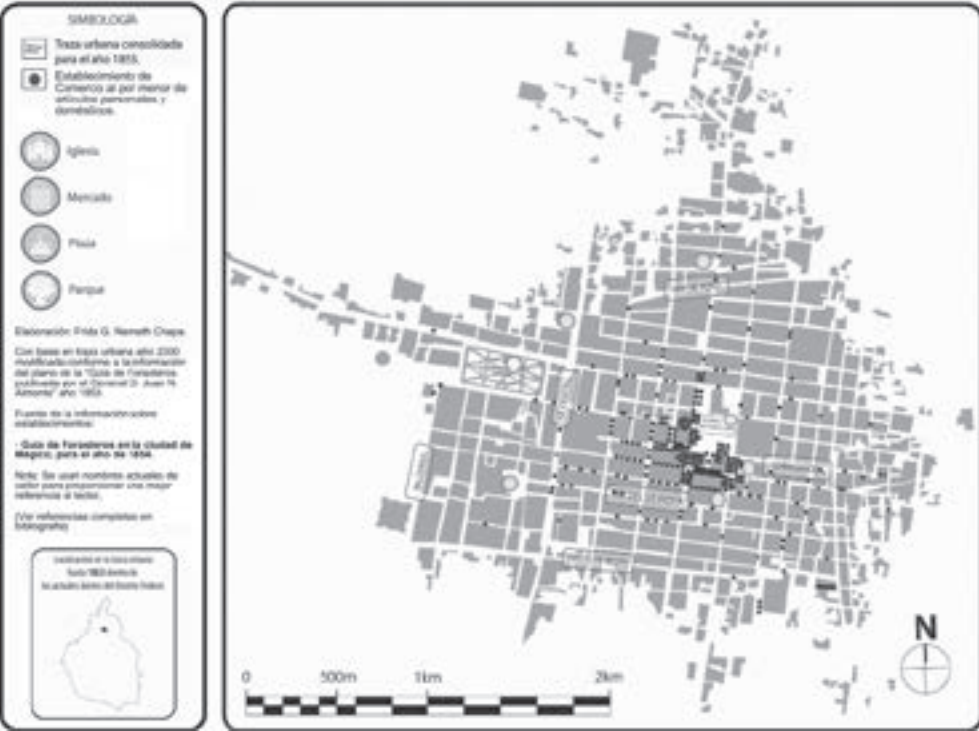
dispersa: es posible identificar concentración de establecimientos (almonedas) únicamente en la calle Canoa (hoy Donceles). La naturaleza de la dispersión se puede explicar en función al tipo de establecimiento: casas de empeño. Durante buena parte del siglo XIX, la economía de la Ciudad de México se movía en gran medida alrededor de la compra y venta de artículos de segunda mano de toda clase, artículos que en muchas ocasiones primero habían ido a parar a las casas de empeño. La literatura

costumbrista nos da un excelente ejemplo de ello en la magistral pluma de Manuel Payno y su novela *Fistol del Diablo*, donde nos relata la manera en la que la protagonista, en repetidas ocasiones, recurre al empeño de sus prendas de vestir para poder obtener algún dinero para sobrevivir. De igual forma, era costumbre extendida que al morir una persona sus objetos fueran subastados públicamente por sus deudos (inclusive la ropa).

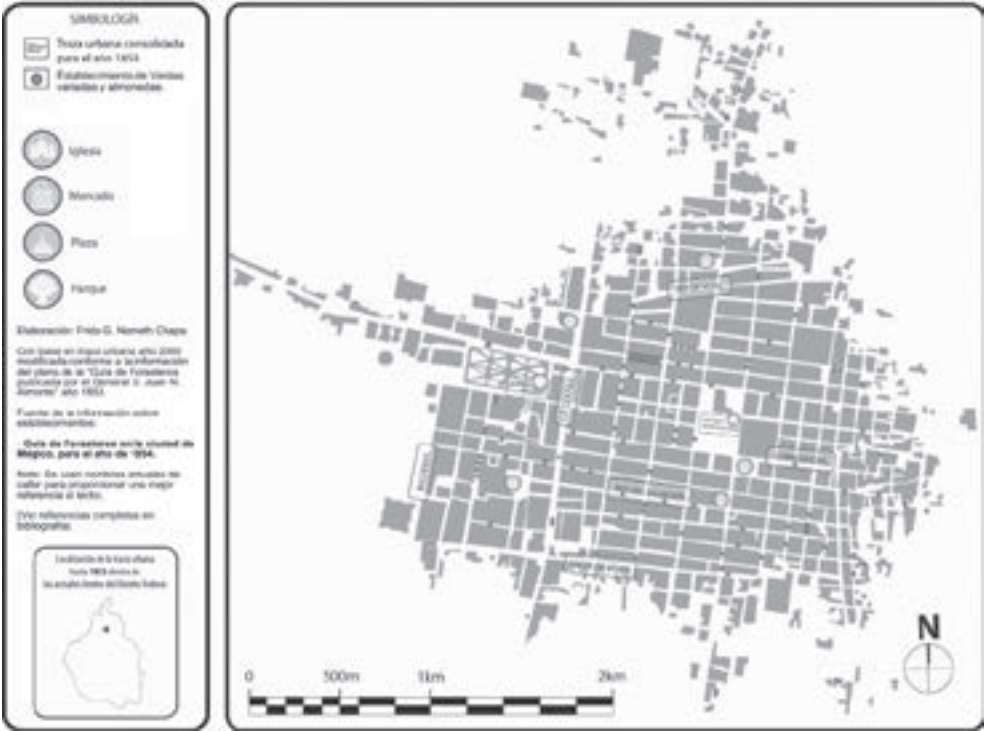
En lo que respecta a la distribución de los establecimientos dedicados a actividades pro-

ductivas, la categoría de Producción de Textiles y prendas de vestir (Mapa 5) es la que tiene un mayor número de establecimientos (276). En esta categoría es posible identificar una alta concentración en la zona cercana a la Catedral, específicamente en las calles de Tlapaleros o Refugio (hoy 16 de Septiembre); también en Espíritu Santo (hoy Isabel la Católica); 2da calle de Plateros, 2da y 3ra calle de San Francisco (hoy Francisco I. Madero) y Puente de Palacio o Portal de las Flores (hoy calle sin nombre, ubicada frente a la Plaza de la Constitución). Esta

Mapa 3. Localización de establecimientos “Comercio al por menor de artículos personales y domésticos” en 1854.



Mapa 4. Localización de establecimientos “Ventas variadas y almonedas” en 1854.

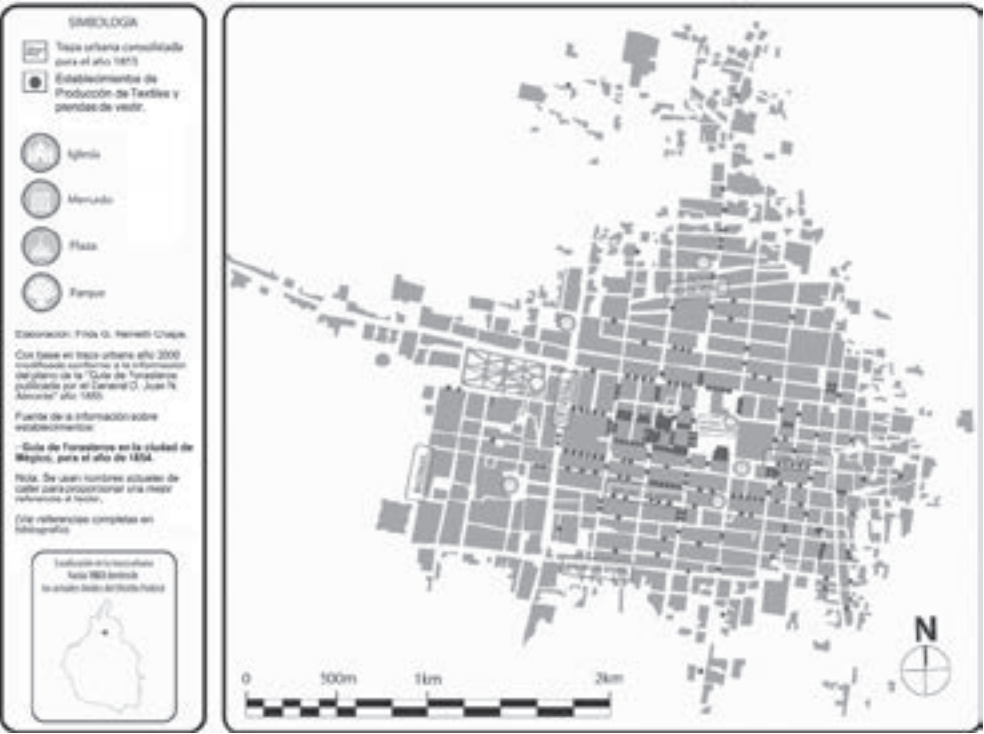


distribución no nos sorprende, ya que dichas calles se encontraban dentro del Cuartel Mayor II, el cual Pérez Toledo (2011) menciona como el mayor poseedor de talleres dedicados a este tipo de producción. Es necesario mencionar que al referirnos a producción de textiles no debemos pensar en una industria fabril, ya que las fábricas de textiles no se encontraban en el centro de la ciudad, sino en sus alrededores, debido a que requerían de la energía hidráulica de las corrientes de agua para poder funcionar (Meyer Cosío, 1994). Es por ello que la

producción textil se deberá entender como la producción manufacturera que se realizaba de ropa y zapatos, en las sastrerías y cajones de modistas.

Producción de alimentos, bebidas y tabaco posee el segundo lugar de importancia en cuanto a número de establecimientos registrados por la guía: 203. (Mapa 6) La distribución espacial de los establecimientos de esta categoría se presenta de manera dispersa por toda la traza de la ciudad, únicamente se observa concentración de más de cinco establecimien-

Mapa 5. Localización de establecimientos de “Producción de Textiles y prendas de vestir” en 1854.



tos en las calles 3ra del Rastro (hoy Pino Suárez) y Tacuba. El tipo de establecimientos que predomina en esta concentración son: bizcocherías (6 establecimientos), panaderías (3 establecimientos) y rastros (4 establecimientos). La concentración física de los locales en la calle del Rastro se debió muy probablemente a la cercanía física de las garitas de San Antonio Abad y Candelaria, ubicadas sobre la actual Calzada de San Antonio Abad (prolongación hacia el norte de Calzada de Tlalpan, después de cruzar Viaducto), lugar por donde entraban

a la ciudad el ganado para consumo humano proveniente de los ranchos y haciendas de Coapa (Silva Riquer, 1994: 80).

Al analizar esta categoría, la primera pregunta que se viene a la cabeza es ¿por qué aquellos establecimientos, cuya producción es básica para la subsistencia como lo son los alimentos, no presentan una superioridad numérica en contraste con la producción textil? La explicación de esto podemos encontrarla en el texto de Ricardo Gamboa Ramírez (2004), quien manifiesta que la mayor parte de este

tipo de productos consumidos por los habitantes de la Ciudad de México, eran traídos a la ciudad desde los alrededores o bien importados de fuera del país; es decir, la producción de dichos artículos alimenticios no se hacía en la Ciudad de México, sino que sólo se comercializaban. De esta forma, es fácil comprender la superioridad numérica de los establecimientos incluidos en la categoría Comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco en contra de los establecimientos dedicados a la Producción de alimentos, bebidas y tabaco.

En tercer lugar se encuentra la categoría Otras industrias manufactureras, con 154 establecimientos. Su patrón de concentración es muy similar al que presenta Producción de Textiles y prendas de vestir, encontrando que las calles cuya mayor concentración de este tipo de establecimientos son: San José el Real (hoy Isabel la Católica, en el tramo comprendido entre Tacuba y Francisco I. Madero); Mecateros (hoy 5 de Mayo entre Isabel la Católica y Palma); 1era y 2da de Plateros (hoy Francisco I. Madero entre Isabel la Católica y Plaza de la Constitución); Palma (hoy Palma entre Francisco I. Madero y 16 de Septiembre); Espíritu Santo (hoy Isabel la Católica en el tramo comprendido entre 16 de Septiembre y Francisco I. Madero); Coliseo (hoy Bolívar entre Francisco I. Madero y 16 de Septiembre). Dichas calles se encontraban en los cuarteles mayores 1 y 2, un sector de la ciudad que frecuentemente aparece en nuestras series de mapas como una zona de intensa actividad económica. En importancia numérica, el tipo de establecimientos más importante son las platerías, con 59 locales, de los cuales 14 están ubicados en la zona de mayor concentración física, y cuarenta y cinco se encuentran dispersos en la ciudad. Le sigue en importancia joyerías y relojerías, con 25 establecimien-

tos, de los cuales 13 se encuentran en la zona de alta concentración que mencionamos antes.

Es interesante notar cómo desde la primera mitad del siglo XIX, la zona que se encuentra al poniente de lo que ahora es la Plaza de la Constitución, se perfilaba como un lugar de importante concentración de actividades económicas de alto nivel; incluso, hoy en día, constituye un importante corredor comercial-turístico que se articula con la construcción de grandes conjuntos de interés mobiliario en av. Juárez y Paseo de la Reforma.

Cambios en la estructura urbana y la estructura económico-productiva después de la desamortización

Al inicio de este artículo referimos que la traza urbana de la ciudad, hasta antes de que comenzara el proceso de desamortización, había sufrido muy pocos cambios de importancia, este escenario se modifica completamente una vez que se promulga la Ley Lerdo (o Ley de Desamortización) y la Nacionalización de Bienes eclesiásticos. Es posible constatarlo al comparar las trazas urbanas de los años 1854 y 1864. A partir de dicha comparación, podemos notar (Mapa 6) un intensivo proceso de modificación urbana derivado de los procesos de desamortización y nacionalización.

En lo que respecta a crecimiento urbano, identificamos que la ciudad se empieza a extender físicamente hacia la zona norponiente y, al revisar el trabajo de Morales (1978), podemos notar que se comienzan a urbanizar lo que después serían las colonias Barroso, Santa María y Arquitectos. Así mismo, podemos observar la apertura de varias calles, muchas de las cuales se hicieron con el fin de dividir a la mitad

ciertas propiedades del clero, un ejemplo de ello fue el caso del Convento de San Francisco. Sin embargo, lo que podemos observar en el Mapa 6 nos indica algo más que la simple intensión de dividir propiedades: ejemplo de ello lo constituye la apertura de las calles Xicoténcatl, Cincuenta y siete y Callejón de la Concepción (esta última abierta a través de los terrenos del convento de la Concepción), ubicadas en la zona nor-poniente de la ciudad. Es muy claro que la intensión de abrir esas tres calles fue la de proporcionar a la zona una mejor articulación con el área de la Alameda, al mismo tiempo que darle continuidad al Callejón de Betlemitas. Con ello se lograba una conexión con las calles de San Francisco y Pla-

teros, distinguidas por albergar una buena parte del comercio de alto ingreso de la ciudad. Para el año 1864, la fuente nos arroja la siguiente información:

Cuadro 3. Número de establecimientos por tipo de actividad en 1864.

Año	Número de establecimientos	Número de establecimientos comerciales	Número de establecimientos productivos
1864	3454	2638	816

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de la Guía (1864).

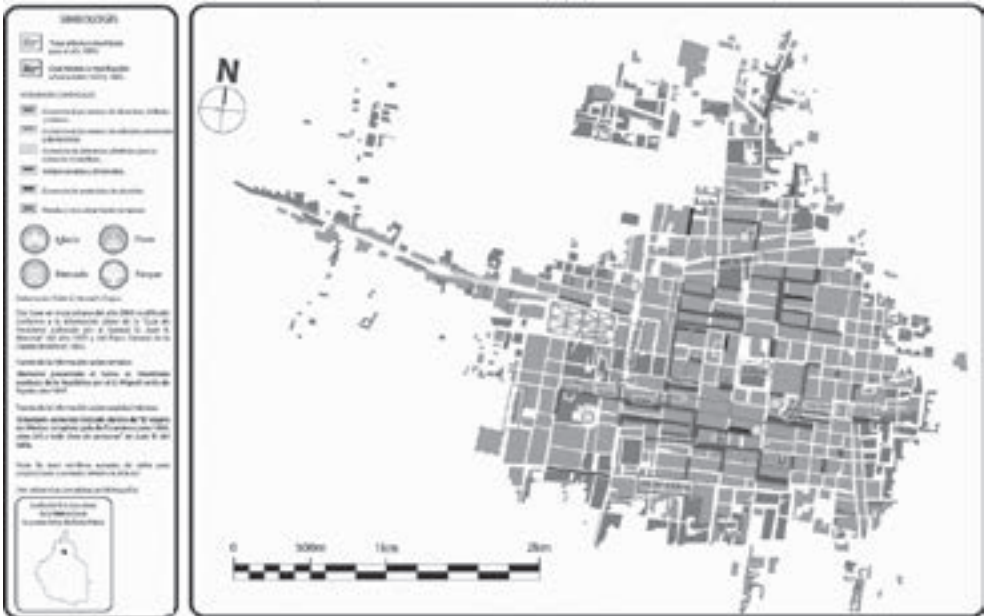
Vemos que en lo general el número de establecimientos creció en comparación a los existentes en 1854, pero lo más importante es la diferencia que se presenta entre las actividades productivas y las comerciales, siendo que estas últimas en su crecimiento rebasaron por mucho a las primeras. Pero ¿qué hay con respecto a los procesos de desamortización y nacionalización de bienes eclesiásticos que para el año de 1864 ya habían dejado sentir sus efectos? ¿Cómo se vio afectada la distribución de los establecimientos económico-productivos con los cambios en la traza urbana que generaron dichos procesos? La investigación realizada muestra que en 1864 existían en la ciudad 3454 estable-

cimientos productivos y comerciales, 329 de esos establecimientos (el 9.52%) se encontraron ubicados en alguna propiedad redimida durante 1856; de estos, 263 establecimientos se dedicaban a actividades de tipo comercial y 66 establecimientos a actividades de tipo productivo, es decir, del total de establecimientos existentes en 1864 el 9.52% se encontraban ubicados en una propiedad redimida en 1856 y de ellos el 79.93% se dedicaban a actividades comerciales, mientras que el 20% realizaba actividades productivas. En lo que toca a la distribución física que podemos observar en el Mapa 7, los establecimientos de la categoría Comercio al por menor de alimentos, bebida y tabaco tendían a con-

Mapa 6. Cambios en la estructura urbana entre 1854 y 1864.



Mapa 7. Calles en las que se ubicaron establecimientos del 1864 cuyas propiedades fueron redimidas en 1856 (actividades comerciales).



Mapa 8. Calles en las que se ubicaron establecimientos de 1864 cuyas propiedades fueron redimidas en 1856 (actividades productivas).



figurar continuidades lineales conformando tres pequeños corredores lineales.¹⁰ Así mismo, en la categoría de Ventas variadas y almonedas y Comercio al pormenor de artículos personales y domésticos también cuentan con la presencia de corredores, los cuales también articularían la zona de la Colonia Francesa con la zona céntrica de la traza, además de que el corredor de

Comercio al pormenor de artículos personales y domésticos se conecta con el de Comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco cruzando la ciudad de oriente a poniente.

Otro fenómeno interesante que nos muestra el Mapa 7 es la concentración de varios tipos de categorías de actividades comerciales en las calles Coliseo Viejo (hoy 16 de Septiembre, entre Isabel la Católica y Bolívar) y 2da de Mesones (hoy Mesones, entre Isabel la Católica y Bolívar).

En cuanto a los establecimientos de actividades productivas, en el Mapa 8 podemos notar cómo la categoría de Producción de alimentos, bebidas y tabaco predomina espacialmente por sobre las otras categorías. Además,

10. De esos tres corredores nos llama primordialmente la atención el compuesto por las calles de: "Sapo" (hoy Victoria entre Luis Moya y Dolores), "Victoria", "Ortega" (hoy República de Uruguay entre Eje Central y Bolívar) y "Tiburcio" (hoy República de Uruguay entre Bolívar e Isabel la Católica) ya que confirmaría la suposición que lanzamos al inicio de este artículo sobre los cambios a la estructura urbana que se realizaron antes de 1853.

presenta una distribución dispersa alejándose de la Plaza Central, aunque sin llegar a la periferia. Igualmente es importante destacar que la concentración de varios tipos de categorías de actividades productivas se encontraba en la calle Coliseo Viejo (al igual que en el caso de las actividades comerciales). Si observamos el Mapa 9, en donde hemos marcado las calles que tuvieron un mayor número de propiedades redimidas entre 1856 y 1861, podemos observar que existe una relación entre las calles que presentaron una mayor aglomeración de varios tipos de categorías de actividad con aquellas calles que presentaron un mayor número de propiedades redimidas.

La siguiente fuente de información que utilizamos es el Almanaque estadístico de las ofi-

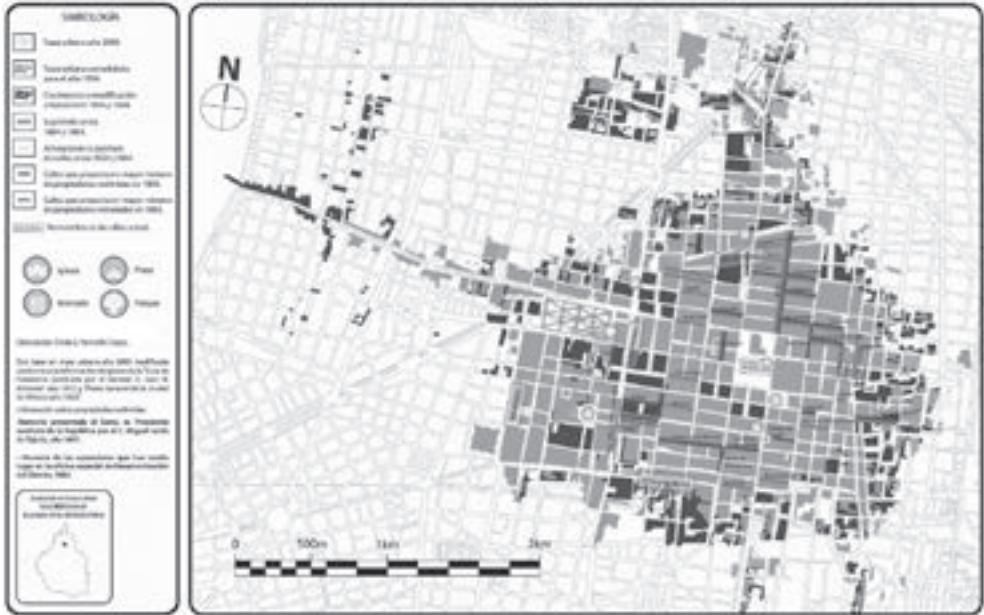
cinas y guía de forasteros y del comercio de la República para 1876, de él extrajimos los siguientes datos con respecto al número y tipo de establecimientos que durante 1876 existieron en la Ciudad de México:

Cuadro 4. número de establecimientos por tipo de actividad en 1876.

Año	Número de establecimientos	Número de establecimientos comerciales	Número de establecimientos productivos
1876	1646	712	934

Fuente: Elaboración propia con base en los datos de la Guía (1876).

Mapa 9. Calles que presentaron mayor número de propiedades rematadas en 1856 y 1861.



Lo primero que nos llama la atención es que para el año de 1876 la fuente registra una disminución de 1808 establecimientos con respecto del año anterior analizado.

Pese a la disminución en el número de establecimientos, el aumento en el número de giros de actividad es constante desde el comienzo del estudio y en esta fecha no fue la excepción. Así mismo, podemos notar en el Cuadro 1 que el número de rubros o giros de actividades productivas superaba a los giros comerciales. Uno de los elementos más detallados muestra que si bien existían en total una mayor cantidad de establecimientos con actividades productivas, la categoría Comercio al por menor de artículos personales y domésticos fue la que presentaba un mayor número de establecimientos, insinuando que la comercialización de dichos productos era la actividad que tenía un mayor dinamismo en la economía de la ciudad.

En lo que respecta a la distribución por tipo de actividad, observamos que en las actividades de tipo comercial las categorías Comercio al por menor de artículos personales y domésticos y Comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco presentan primacía por sobre las demás, mientras que para el caso de las actividades productivas la Producción de Textiles y prendas de vestir y la Producción de alimentos, bebidas y tabaco ocupan el primer y segundo lugar de importancia respectivamente.

En cuanto a los establecimientos que se ubicaron en alguna propiedad rematada, hemos hecho la comparación con la lista de propiedades denunciadas y cuyo trámite en la Memoria de Hacienda de 1877-1878 aparece como concluido. Esta decisión se tomó considerando que no se encontró otra fuente de datos sobre propiedades redimidas entre 1861 y 1877-1878, además del hecho de que 1861

ya era una fecha demasiado lejana, resultando poco significativo lo obtenido al comparar establecimientos de 1876 y redenciones en 1861.

Al analizar la información sobre 1876 salta a la vista que en lo que respecta a las actividades comerciales, las categorías principales, es decir, aquellas que numéricamente tenían una mayor cantidad de establecimientos en la ciudad, fueron las únicas que presentaron establecimientos ubicados en alguna propiedad rematada durante 1877-1878. Algo similar sucede con la distribución de establecimientos de actividades productivas, pues también existe la presencia de establecimientos en propiedades rematadas en aquellas categorías que presentaron mayoría numérica, con la única excepción de Manufacturas de la madera, que a pesar de no estar entre las categorías con un mayor número de establecimientos en la ciudad, sí muestra presencia de un establecimiento ubicado en una propiedad rematada.

Cabe señalar que nuevamente los establecimientos de actividades productivas de muestran un mayor peso o importancia en la economía, ya que no sólo superan numéricamente a los establecimientos con actividades comerciales, sino que también hubo más establecimientos con actividades productivas localizados en propiedades rematadas de los que hubo entre las actividades comerciales.

En lo que respecta a la distribución espacial de los establecimientos ubicados en alguna propiedad rematada (Mapa 10) tenemos que de nuevo aparecen las calles de Coliseo Viejo (hoy 16 de Septiembre), Ortega (hoy República de Uruguay, entre Eje central y Bolívar), San Agustín (hoy República de Uruguay, entre Isabel la Católica y 5 de Febrero) y Joya (hoy 5 de Febrero) dejando clara su importancia dentro de la estructura física y la economía de la ciudad.

Mapa 10. Calles en las que se ubicaron establecimientos de 1876 cuyas propiedades fueron redimidas en 1877-1878.



dad. A estas alturas no sorprende que dichas calles hayan sido en las que se ubicaron establecimientos. A lo largo del análisis que hemos realizado se han ido perfilando cuáles eran las calles con mayor importancia por su ubicación en la traza con respecto a las actividades económicas de la ciudad.

Consideraciones finales

Una de las primeras reflexiones derivadas de este trabajo de investigación apunta a que las modificaciones físicas que sufrió la traza urbana de la ciudad entre 1854 y 1864, a raíz de

los procesos de Desamortización y Nacionalización, se encuentran principalmente en el área perimetral de la ciudad, en la zona poniente de la misma. A pesar de ello, las calles que presentaron un mayor número de propiedades redimidas en el periodo 1856-1861 podemos encontrarlas al norte y surponiente de la Plaza Central. Este hecho en primera instancia podría hacer pensar que la nueva dinámica de la ciudad, surgida a partir de la secularización del espacio, no tuvo un impacto directo sobre la estructura económica de la ciudad; sin embargo, el análisis a fondo que realizamos de la información arrojada por las fuentes, así como los resultados cartográficos, indican que más allá

de cambios físicos, la desamortización y nacionalización desencadenaron procesos que cambiaron la lógica urbana, generando cambios en los patrones espaciales que habían existido desde el Virreinato.

Pese a los cambios, ciertas características de la traza urbana permanecieron a través del tiempo, consolidándose conforme la ciudad cambiaba y crecía. Características constantes, tales como la importancia económica y social que desde la Colonia ostentaron las calles adyacentes a la Plaza Central, se mantienen desde el tiempo en que los gremios de artesanos –y su importancia en la vida de la ciudad– marcaron una huella profunda que el paso del tiempo no borraría. Calles como Plateros (hoy Francisco I. Madero), Tlapaleros (hoy 16 de Septiembre), Portal de Mercaderes (hoy Monte de Piedad), Espíritu Santo (hoy Isabel la Católica) o Coliseo Viejo (hoy 20 de Noviembre) exhibían desde siempre su primacía en la vida económica de la ciudad; situación sin cambios ante la secularización del espacio urbano posterior a las Leyes de Reforma.

El cambio en la forma de propiedad de las fincas urbanas en la ciudad de México abrió las posibilidades para que entraran al mercado una importante cantidad de propiedades, haciendo posible que aquellos que contaban con el capital suficiente pudiesen adquirir la casa que habitaban, o bien, el local que arrendaban para sus negocios. La tendencia espacial de ubicación de esos establecimientos se dirigió hacia la zona poniente y sur de la traza urbana y, por lo general, el valor promedio de redención que presentaban las calles sobre las cuales se ubicaron principalmente los establecimientos con actividades de tipo comercial oscilaba entre \$5,000 y \$13,000 pesos (con excepción

de las calles que ya mencionamos, esas estuvieron en un rango de valor más alto).

En lo que respecta a la distribución física de los establecimientos con actividades de tipo productivo, se puede observar que existen coincidencias entre las calles donde se ubicaban los mismos con respecto a la zona donde se establecieron actividades comerciales cuyo tipo de mercancía se relacionaba directamente con la elaborada en los establecimientos productivos. Por ejemplo, los establecimientos de la categoría Producción de alimentos, bebidas y tabaco se encontraban ubicados sobre la calle 2da de Mesones, donde también se hallaban establecimientos de la categoría Comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco.

Finalmente, para el periodo revisado, podemos aventurar la conclusión de que parecería imposible sostener la tesis tan difundida en la historiografía que expone que la desamortización incrementó la cantidad de establecimientos económico-productivos, con respecto a la también conocida hipótesis de la disminución o nula importancia de las actividades productivas de la ciudad. Los datos muestran que tanto el número de establecimientos como el de giros con actividades productivas aumentaron en cada año analizado, no así los establecimientos comerciales que tuvieron un desplome en el año de 1876.

Bibliografía

- Anuario Mexicano. Directorio Comercial, Agrícola, Industrial, Profesiones, Artes y Oficios de las principales poblaciones de la República Mexicana (1886), Librería Juan Valdés y Fermín Pérez.
- Bairoch, P. (1990) De Jerico A México: historia de la urbanización, México: Trillas.
- Bazant, J. (1978) Los bienes de la Iglesia en México, 1856-1875: aspectos económicos y sociales de la revolución liberal, México: Colegio de México, Centro de Estudios Históricos.
- Del Valle, J. N. (1864) El viajero en México: completa guía de forasteros para 1864, obra útil a toda clase de personas, México: Imprenta Andrade y Escalante.
- Díaz, L. (2006) El Liberalismo militante, en Historia General de México, México: El Colegio de México.
- Florescano, E. y Menegus, M. (2006) La época de las refotmas borbónicas y el crecimiento económico (1750-1808), en Historia General de México versión 2000, México: Colegio de México, Centro de Estudios Históricos.
- Gamboa Ramírez, R. (2004) Abasto, mercados y costumbres alimentarias en la Ciudad de México. 1800-1850, en Collado, M.d.c. Miradas recurrentes. Vol. I, México: Instituto Mora; Universidad Autónoma Metropolitana.
- González, J. (1974) Mapas serie establecimientos comerciales 1816, en Moreno, A. Seminario de historia urbana, investigaciones sobre la historia de la Ciudad de México, México: Cuadernos de Trabajo del Dpto. de Investigaciones Históricas, Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- González, L., (2006) “El Liberalismo Triunfante”, en El Colegio de México (COLMEX), [2000] 2006, Historia General de México, El Colegio de México, México D.F., México.
- Gortari, H. y Hernández, R. (1988) La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida, México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Gortari, H. y Hernández, R. (1988) Memoria y encuentros: la Ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928), México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Gortari, H. y Hernández, R. (1988) Memoria y encuentros: la Ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928) Vol. III, México, D.F: Instituto de Investigaciones José María Luis Mora.
- Gortari, H. y Hernández, R. (1988B) La ciudad de México y el Distrito Federal: Una historia compartida, México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Guía de Forasteros en la ciudad de México, para el año de 1854; contiene las partes política, judicial, eclesiástica, militar y comercial (1854), México: Mariano Galván Rivera.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA (INEGI), (1999) Clasificación Mexicana de Actividades y Productos, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, México D.F., México.
- Knowlton, R. (1985 [1976]) Los bienes del clero y la Reforma mexicana, 1856-1910, México: Fondo de Cultura Económica.
- Lombardo, S., de la Torre, G., Gayón, M. and Morales, M.D. (2009) Territorio y demarcación en los censos de población. Ciudad de México 1753, 1790, 1848 y 1882, México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

López, A. (1978) El espacio en la producción: Ciudad de México, 1850., en Moreno, A.(.). En Ciudad de México: Ensayo de construcción de una historia , México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Maillefert, E. (1867) Directorio del comercio del Imperio Mexicano para el año de 1867 .

Meyer, R. (1994) La ciudad como centro comercial e industrial, in Tovar, I. and Mas, M.(.). El corazón de una nación independiente , México: Departamento del Distrito Federal; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Meyer Cosío, R.M. (1994) La ciudad como centro comercial e industrial, en Tovar de Arechederra, I. y Mas, M. El corazón de una nación independiente, México: Departamento del Distrito Federal; Consejo Nacional para la Cultura y las Artes; Universidad Iberoamericana.

Morales, M.D. (1978) Estructura urbana y distribución de la propiedad de la ciudad de México en 1813, en Moreno, A. Ciudad de México: Ensayo de construcción de una historia, México: Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Morales, D. (1978) La expansión de la ciudad de México: el caso de los fraccionamientos, en Moreno, A. Ciudad de México: Ensayo de construcción de una Historia , México: Secretaría de Educación Pública; Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Pérez, J.E. (1876) Almanaque estadístico de las oficinas y guía de forasteros y del comercio de la República para 1876 .

Pérez Toledo, S. (2011) Trabajadores, espacio urbano y sociabilidad en la ciudad de México, 1790-1867 , México: Universidad Autónoma Metropolitana; Miguel Ángel Porrúa.

Pradilla, E. (2009) Acumulación de capital y estructura territorial en América Latina, en Pradilla, E. Los territorios del neoliberalismo en América Latina , México: Universidad Autónoma Metropolitana; Miguel Ángel Porrúa.

Santana, J. and Moreno-Bonett, M. (2010) Reforma y constitución: Motor del proceso histórico-jurídico y de la secularización del México decimonónico, en Galeana, P.(.). Secularización del Estado y la sociedad , México: Siglo XXI Editores.

Silva Riquer, J. (1994) El abasto al mercado urbano de la ciudad de México, 1830-1860, en Hernández Franyuti, R. La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX. Tomo I, México: Instituto Mora.

Anexos

Tabla I. Clasificación y división de establecimientos económicos.

Actividades comerciales	
Categoría	Establecimientos que agrupa
Comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco	Abarrotes Abarrotes (Tienda y Vinatería) Aceites, Expendios de Agencias para compra y venta de ganado y animales domésticos Almacenes de Azúcar Almacenes de vinos Azucarerías y Melerías Bestias, venta de Depósitos y expendios de café tostado y molido Depósitos y expendios de harina y salvado Harina, expendios de Harinas Lecherías y expendios de Maicería Maicerías y pajerías Melerías Salvado, expendios de Tabacos expendios principales Tabaquerías Tendejones Tienda Tiendas de Abarrotes y licores Tiendas de Abarrotes Tiendas y Vinaterías Tratantes en Pulques Vinaterías Vinaterías (también abarrotes) Vinaterías (y tienda) Vinos, depósito de
Comercio al por menor de artículos personales y domésticos	Agencias de máquinas para coser Almacén Almacén de anteojos Almacén de comisiones Almacén de drogas Almacén de efectos y comisiones Almacén de ropa Almacén y banco Almacenes Almacenes de casimires, alfombras, etc del país Almacenes de mantas del país Almacenes de maquinaria Almacenes de papel para impresiones Almacenes de pianos Almacenes de ropa

Comercio al por menor de artículos personales y domésticos	Almacenes de variedades Almacenes y escritorios Almacenes y escritorios (se omitieron escritorios y despachos) Alquiladuría de ropa Alquileres caballos (Dice en fuente "alquiler y pensión de caballos") Arena, depósitos de Cajas mortuorias Cajones de ropa Cajones de ropa Cal, expendios de Carruajes elegantes de alquiler Depósito de gas Depósito para mármoles Depósitos y expendios de artículos para alumbrado Depósitos y expendios de biblias y libros protestantes Depósitos y expendios de casimires Depósitos y expendios de efectos para imprenta y litografía Depósitos y expendios de lámparas, relojes y medicinas de patente Depósitos y expendios de lana, borra, etc. Depósitos y expendios de leña, carbón, etc. Depósitos y expendios de lunas, cristales y marcos dorados Depósitos y expendios de maderas Depósitos y expendios de materiales de construcción Depósitos y expendios de papel tapiz Depósitos y expendios de papeles del país Depósitos y expendios de pieles Depósitos y expendios de plantas y arbustos Depósitos y expendios de ropa hecha Depósitos y expendios de vidrios huecos, planos y capelos del país Drogas y productos químicos Droguerías Estampas y artículos de pintura Expendio de barnices Expendio de pieles curtidas Expendios de lana Expendios de leña Expendios de Mantas del País Expendios de materiales de construcción Ferreterías Ferreterías y Mercerías Ferreterías, mercerías y quincallerías Gas, expendios de Gas, compañía del Géneros, alacenas de Guantería Instrumentos científicos Instrumentos para ingenieros Instrumentos quirúrgicos Jarcía (expendio de) Jarcierías Jardines expendio de plantas Jugueterías Lámparas y efectos para alumbrado
--	---

Comercio al por menor de artículos personales y domésticos	Lana en greña Leña y Carbón Depósitos de Librerías Mantas (Almacén de) Mantas (cajón de) Mantas (Tiendas de) Máquinas de Coser Mármol de País Materiales de construcción Mercerías Mercerías y Ferreterías Mercerías y Ropa Mueblerías Objetos chinos Objetos de escritorio Papel de tapiz y luto Papel expendios de las fabricas nacionales Papel para impresiones Papel tapiz Papelerías y efectos de escritorio Papelerías y objetos para escritorio Pianos (Depósitos) Productos del país Rebocerías Repertorios de Música Ropa (tienda) Ropa hecha Ropa Hecha Ropa y Lencería Sederías Sederías (y Mercería) Tipos y artículos imprenta Tlapalerías Vidrio Vidrios planos
Comercio de alimentos y bebidas para su consumo inmediato.	Cafés Cafés de 1a clase Cafés de 2a clase Cafés de 3a clase Cafés y neverías Cantinas Cervecerías Dulcerías, comestibles, etc. (pastelería y nevería) Dulcerías, pastelerías y cantinas Figones Fondas Fondas y restaurantes Neverías Restaurantes Billares Boliches Pulquerías

Comercio de materiales de desecho.	Almacenes de fierro Cajones de fierro viejo Depósitos de fierro Fierro depósitos de Cajones de fierro
Ventas variadas y almonedas.	Almonedas Amonedas de muebles Baratillos Bazares Vendutas Venduteros Casas de empeño Contratista de vestuario
Hoteles y otro alojamiento temporal.	Casas de Huéspedes Hoteles Mesones Posadas
Bancos	

Actividades productivas	
Categoría	Establecimientos que agrupa
Producción de alimentos, bebidas y tabaco.	Aguardientes (fábricas de) Aguas minerales (fábrica de) Almidón, fábricas de Bizcocherías y fabricas de Bizcocherías Bizcocherías y chocolaterías Chocolate y bizcochos Chocolatería Dulcerías Dulcerías, comestibles, etc. Carnes Cerdos (tocinerías) Carneros Casa de matanza de reses Casas de matanza Casas de matanza de carneros Empresa de tabacos labrados Fábrica de galletas Fábricas de aguas gaseosas Fábricas de almidón Fábricas de cerveza Fábricas de chocolate Fábricas de cigarros Fábricas de fideos Fábricas de hielo Fábricas de masas alimenticias Fábricas de vinagre Fábricas de vinos y licores Fideos Fiderías Matanza (casa de, las carnicerías son aparte) Molino de café Molino de chocolate Molino de trigo Molinos de aceites Molinos de maíz Panaderías Pastelerías Reses Tablas de carnicerías Tabacos labrados Tocinerías
Producción de Textiles y prendas de vestir.	Almacén y fábrica de efectos del país Bordadurías Cajón de modas Cajones de modistas Camisería Camiserías boneterías y artículos de fantasía Camiserías y ropa blanca

Producción de Textiles y prendas de vestir.	Colchones de resortes, fábrica de Casimires fábricas de Colchonería Cordonerías Corsés fábricas de Crinolinas fábricas de Curtidurías Estampados Fábrica de hilo Ovillos de hilo Fábricas de bragueros Fábricas de bandas de cuero Fábricas de camisetos, calcetines, etc. Fábricas de estampados Fábricas de hilados de seda Fábricas de hilados y tejidos de algodón Fábricas de hilados y tejidos de lana Fábricas de pasamanería Fábricas de toquillas Hilados de lana Modas Modistas Obrador de torcer seda Pasamanerías Sastrerías Seda (talleres de torcerla) Sombrererías Talabarterías Talleres de bordadores Talleres de tejidos a mano y de rebozos, cambayas etc. Talleres de tintoreros Tapicería Tiendas de modistas Tejidos de algodón y lana Tejidos de lana Telares Tenerías Tintorerías Tórculo de rebozos Tórculos Zapaterías
Producción de papel, imprentas o editoriales.	Encuadernaciones Cajas de cartón Fábricas de cajas de cartón y estuches para joyas Fábricas de cartón Fábricas de libros en blanco Fábricas de papel Fábricas de papel de estraza Fábricas de plumas Fotografía Grabadores Imprentas

Producción de papel, imprentas o editoriales.	Imprentas litográficas Imprentas tipográficas Litografías Naipes Naipes fábricas de Talleres de grabadores
Manufacturas de la madera.	Aserraduras de madera Baulerías Carrocerías Carpinterías Fábrica de baúles y petacas Fábricas de colchones de resortes Fábricas de sillas corrientes Fusteros Fustes, (fábrica de) Hormas de zapatos fábricas Madererías Muebles finos fábricas Sillas (fábrica de) Sillerías Talleres de toneleros en madera hueco o marfil Talleres de toneleros Talleres de carpinteros, ebanistas y talladores Tonelerías Tornerías
Producción de químicos y hule.	Ácido (fábricas de) Albayalde y azarcón Botica Botica homeopática Boticas Cererías Coheterías Cola Empresas de asfalto Encerados y hulados de tela (taller de) Fábrica de cola Fábrica de pólvora Fábricas de albayalde Fábricas de barnices y untura para carruajes Fábricas de cerillos Fábricas de fósforos Fábricas de hules Fábricas de jabón Fábricas de productos químicos Fábricas de velas Fábricas y expendios por mayor de cerillos Gas (fábrica y expendios) Hulerías Velerías Productos químicos (fábrica de) Velas de sebo (fábrica de) nota: dice que además existen 36 expendios

Producción de bienes a base de minerales no metálicos.	Alfarerías Cristalerías Cristalerías y locerías, etc. Cristalerías y locerías Escultura (talleres de) Fábrica de loza corriente Fábrica de loza fina Fábricas de ladrillo, teja, etc. Fábricas de piedra artificial Fábricas de porcelana y loza Horno de vidrio Loza corriente Loza fina del país Taller para labrar mármoles Talleres de canteros Talleres de diamantistas o lapidarios Talleres de escultores en mármol, piedra, yeso o madera Vidrio
Manufacturas de productos metálicos, maquinaria y equipos.	Fábricas de instrumentos de agricultura Fábricas de instrumentos y aparatos científicos y quirúrgicos Fábrica de bragueros Ópticos
Otras industrias manufactureras.	Afiladurías Armerías Armeros Bancos de herrar Batihojerías Botonerías Camas y catres de fierro Cepillos fábricas de Cobrerías Cobrerías y fundición de metales Diamantistas alhajas, joyas, relojeros Doradurías Fábrica de camas y catres de fierro Fábrica de órganos Fábrica de pianos Fábrica de pianos y órganos Fábricas de camas de latón y fierro Fábricas de cañerías de plomo Fábricas de instrumentos músicos de cuerda Fábricas de paraguas Fábricas de peinetas Fábricas de sellos de goma Figuras de cera Flores artificiales Flores artificiales fábricas Fundición de tipos Fundiciones Fundiciones de fierro Galoneras y tiradurías

Otras industrias manufactureras.	Herrerías Hojalaterías Instrumentos de música Instrumentos de música fábrica y compostura Joyerías Joyerías y relojerías Latonerías Paragüerías Peinetero Peluquerías y perfumerías Perfumerías Platerías Plomerías Relojerías Relojerías sin expendios de alhajas Relojerías y joyerías Relojerías y joyerías Talleres de dorar, platear y niquelar Talleres de herradores Talleres de herreros y armeros Talleres de pintores de ornato Talleres de toneleros en metales Tiradurías Tiradurías de oro
----------------------------------	--

Fuente:Elaboración propia con base en INEGI y datos extraídos de las guías de viajero. Ver datos en la Bibliografía.

Salud pública, higienismo
y espacio urbano. Las instituciones
de la Beneficencia Pública
durante el Porfiriato

Consuelo Córdoba Flores
Francisco José Santos Zertuche
Departamento de Evaluación del Diseño / CYAD
Universidad Autónoma Metropolitana / Azcapotzalco

Resumen

Históricamente, el tema de la salud pública ha estado presente en el desarrollo de las sociedades. En México, como parte de la colonización española, se estableció una organización encargada de la asistencia sanitaria, la cual, a partir de los cambios políticos y sociales generados con las Leyes de Reforma en 1861, dio lugar a la creación de la Beneficencia Pública. Su objetivo fue centralizar, bajo el control del Estado, la organización, la dirección, el sostenimiento y el buen funcionamiento de la asistencia social y médica. Posteriormente, Porfirio Díaz, influenciado por los estatutos del higienismo, y como parte de las primeras acciones ejecutadas durante su administración, reorganizó la Beneficencia Pública en 1877. Con ello se generó el Primer Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos de 1891; y, en la Ciudad de México, la creación del Hospital General (1905), el Hospicio para Pobres (1905) y el Manicomio General de La Castañeda (1910), así como la creación de varios institutos que apoyaron la actividad científica en materia de salud pública. El presente texto explora las primeras disposiciones normativas de la salud pública que se aplicaron en México desde la conquista española hasta que se promulgó el Primer Código Sanitario en 1891. Y, por otra parte, revisa cómo el higienismo, a través del espacio urbano, fungió como un instrumento de construcción nacional en materia de salud pública.

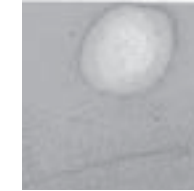
Palabras clave: salud pública, higienismo, beneficencia pública, porfiriato.

Abstract

Historically, the issue of public health has been on the development of societies. In Mexico, as part of the Spanish colonization an organization of health care was established, which was transformed by political and social changes that happened with the Reform Laws in 1861, creating the Public Welfare. Their goal was to centralize the control of the State, the organization, the management, maintenance and proper functioning of these institutions of social and medical assistance. Later, Porfirio Díaz, under the influence of the statutes of hygiene, Public Welfare reorganized in 1877 as one of the first acts of administration. This brought the decree First Health Code of the United Mexican States in 1891; and in the case of Mexico City, the creation of the General Hospital (1905), the hospice for the poor (1905) and General Madhouse of La Castañeda (1910) and the establishment of several institutions that support scientific activity in public health. This paper explores the first regulations of public health provisions that were applied in Mexico since the Spanish conquest until the First Sanitary Code was enacted in 1891. And, in the other side, explore how the Hygienism, through urban space, was an instrument of nation-building in public health.

Keywords: public health, hygienism, welfare, porfiriato.

Fecha de recepción:
10 de abril de 2015
Fecha de aceptación:
9 de julio de 2015



Introducción

Actualmente, uno de los equipamientos más importantes de las ciudades son los edificios que albergan a las instituciones de salud. Su importancia incide directamente en el bienestar de la población al satisfacer las necesidades de salud física y mental –ya sea preventiva, curativa o de rehabilitación–, además de fungir como centros de formación de personal médico, sanitario y de investigación.

La historia nos muestra que el tema de la salud pública ha estado presente en el desarrollo de las sociedades. En nuestro país, como parte integrante de la colonización española, se estableció una organización encargada de la asistencia sanitaria, para la cual fue esencial involucrar a médicos y boticarios. Posteriormente, se establecieron hospitales encargados de atender a los pobres, mediante el ejercicio de la caridad cristiana como uno de los mandatos primordiales de la corona española. De esta manera, la asistencia hospitalaria estuvo ligada al concepto de caridad.

De forma complementaria, se establecieron diferentes organismos encargados de vigilar el funcionamiento de los nosocomios: concilios nacionales, provinciales y ecuménicos, además del Real Tribunal del Protomedicato. Asimismo, se instauraron diferentes disposiciones normativas en materia de salud pública en las ordenanzas municipales y los bandos. Durante el periodo independiente se establecieron diferentes juntas de sanidad, y el Real Tribunal del Protomedicato se sustituyó por la Facultad Médica del Distrito Federal. Además de la continuidad de las ordenanzas y bandos, se implementaron los decretos.

Posteriormente, debido a los cambios políticos y sociales, el presidente Benito Juárez, a

través de las Leyes de Reforma en 1861, decretó la secularización de todos los hospitales y establecimientos de beneficencia que estaban administrados por corporaciones eclesiásticas. Mediante estas acciones se creó la Beneficencia Pública, con el objetivo de centralizar, bajo el control del Estado, la organización, la dirección, el sostenimiento y el buen funcionamiento de la asistencia social y médica.

En 1877, durante la autarquía porfiriana, se reorganizó la Beneficencia Pública, como uno de los primeros actos en el rubro de la salud. La reorganización se debió no sólo a la fascinación de Díaz por los paradigmas europeos, sino también a las recomendaciones que recibió de su médico personal, el Dr. Eduardo Liceaga (en algún momento, y por mandato de Díaz, presidente del Consejo Superior de Salubridad), personaje influenciado por los estatutos del higienismo durante su estancia estudiantil en Europa. Desde esta perspectiva, y con la búsqueda de modernización del país, Porfirio Díaz promulgó en 1891 el Primer Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos. Asimismo, impulsó el desarrollo de la actividad científica moderna como posibilidad de insertar a nuestra nación en el grupo de los países modernos europeos (Garner: 2001), creando así el Instituto Médico Nacional (IMN) en 1888, el inicialmente museo y después Instituto Patológico (IP) en 1896 y el Instituto Bacteriológico Nacional (IBN), en 1905. Como nueva estrategia sanitaria, el código sanitario se enfrentó, dos décadas más tarde, a varios problemas de salud pública ante la transformación del entorno político, social y urbano de la Ciudad de México tras el movimiento revolucionario de 1910.

Este estudio aborda, en primer lugar, una revisión de las primeras disposiciones normativas de la salud pública aplicadas en México

desde la conquista española hasta que se promulgó el Primer Código Sanitario en 1891. En segundo lugar, se exponen las tres instituciones de la Beneficencia Pública diseñadas en correspondencia a los estatutos del higienismo y bajo los esquemas de los avances científicos de la medicina de la época, lo cual se tradujo en el diseño de nuevos espacios y, por lo tanto, un nuevo paradigma de la arquitectura en el ámbito de la salud pública, así como el surgimiento de nuevas estrategias y técnicas de higiene en la ciudad. Dichas instituciones son el Hospital General, el Hospicio de Niños y el Manicomio General de La Castañeda. En tercer lugar se muestra cómo la epidemia de viruela (1915-1916), la epidemia del tifo (1915-1917) y la epidemia de la influenza española (1918-1919) se volvieron un problema de salud pública en la Ciudad de México, bajo un contexto de desorden y débiles condiciones físicas de la población mexicana asolada por años de continua violencia proveniente de la lucha armada revolucionaria. Por último, el trabajo expone y reflexiona acerca del Código Sanitario de 1891 y su relación con los problemas de salud pública gestados a partir de la Revolución Mexicana en 1910.

A lo largo de las siguientes líneas, se pretende mostrar el impacto de los problemas que la lucha armada propició: hambre, carestía e insalubridad; elementos que incidieron en la propagación de tres enfermedades en particular: viruela (1915-1916), tifo (1915-1917) y la influenza española (1918-1919), las cuales se volvieron epidémicas dadas las condiciones del entorno urbano de la Ciudad de México. También se pretende analizar la manera en que las tres instituciones de Beneficencia Pública de vanguardia—en cuanto a los avances científicos de la medicina de la época—, afrontaron las epidemias. Por último,

se busca analizar la congruencia de los estatutos del Primer Código Sanitario de 1891 en relación a las instancias de la Beneficencia Pública y, de igual modo, a las estrategias implementadas para atender los problemas de salud pública en la Ciudad de México surgidas de la Revolución.

Las primeras disposiciones normativas de salud pública en México.

I. Nueva España

Tras la conquista española, Hernán Cortés mandó construir en 1521 el primer hospital de la Nueva España: el Hospital de la Limpia Concepción de Nuestra Señora. En los años inmediatos, debido a la situación sanitaria, se construyeron varios nosocomios en la Ciudad de México. Esta proliferación de espacios hospitalarios se acentuó con el mandato de la Real Cédula expedida por Carlos I el 7 de octubre de 1541, la cual: “Ordena a los virreyes, audiencia y gobernantes que con especial cuidado provean que en todos los pueblos de españoles e indios de sus provincias y jurisdicciones se funden hospitales donde sean curados los pobres enfermos y ejercite la caridad cristiana” (Muriel 1956 TII:262). Por lo tanto, el mayor número de fundaciones hospitalarias correspondió al siglo XVI, erigiéndose en esta época ciento veintinueve hospitales, de los cuales once fueron edificadas en la Ciudad de México (Muriel 1956 y Meyer 1975).

Los hospitales de la Nueva España se fundaron con el objetivo de solucionar los problemas de salud, principalmente las epidemias, que desde la época prehispánica habían permanecido. Sin embargo, hubo otro motivo de suma importancia por el cual se erigieron: como res-

puesta a los razonamientos piadosos y sociales de la “caridad” como virtud que había ya trascendido en la historia de la humanidad, funciones heredadas de la España medieval: el hospital funcionaba también como hospedería, orfanato, asilo y sanatorio. Por tal motivo, desde el siglo XVI, los nosocomios estuvieron a cargo de órdenes religiosas llamadas Órdenes Hospitalarias, las cuales no sólo recibieron enfermos, sino también proporcionaron asilo a peregrinos y necesitados; acciones dirigidas a concentrar en estos espacios el esfuerzo evangelizador para los indios derrotados y así alcanzar el control político e ideológico (Campos-Navarro y Ruiz-Llanos 2001:598). (Ver Plano 1, página siguiente)

A finales del siglo XVII, tanto la Iglesia como el Estado redujeron su labor en la formación de nuevos establecimientos y se concentraron en la manutención de los ya existentes. Estas nuevas órdenes hospitalarias (juaninos, betlemitas e hipólitos) permitieron a la Iglesia organizar más eficientemente el trabajo iniciado. El poblamiento de nuevas zonas a raíz de la expansión minera, determinó la fundación de veinticinco hospitales en Nueva España, de los cuales seis se erigieron en la Ciudad de México durante este siglo; mientras que en el siglo XVIII se construyeron dos hospitales más y un hospicio de pobres.

El control de los hospitales residía en la Iglesia católica, de tal manera que se establecieron reglamentaciones para la administración de estas instituciones de salud, las cuales se enfocaron en dos aspectos: el primero, en sus relaciones con el mundo circundante, es decir, gobierno civil, eclesiástico y pueblo; y, la segunda, en la vida interior de los hospitales. Dichas leyes y ordenanzas emanaron de los concilios nacionales, provinciales y ecuménicos

Plano 1. Hospitales de la Ciudad de México siglos XVI XVII XVIII y XIX.



de la Iglesia católica, donde el Ecuménico Concilio de Trento (1545-63) y el Tercer Concilio concilio Provincial provincial Mexicano mexicano (1585), tuvieron trascendencia directa en la vida y gobierno de los hospitales de la Nueva España (Muriel 1956 TII:259). El primero, el Concilio de Trento, declaró “que todos los hospitales dependían de la Iglesia en cuanto que eran instituciones religiosas –aunque el fundador y el personal que los atendieran fueran laicos–”. Asimismo, en este concilio “al establecerse el Real Patronato que ponía a todas estas instituciones bajo la protección real, todos los hospitales quedaron incluidos en él” (ibid.:260); esta disposición estableció el orden de relación de los hospitales con el mundo exterior. Posteriormente, en el Tercer Concilio concilio Provincial provincial Mexicano mexicano (1585) se establecieron bases a las cuales debía ajustarse la normatividad interna de cada hospital:¹ aun cuando cada hospital tuviera sus propias ordenanzas, estas debían ajustarse a dichas disposiciones para que se aprobaran por el ordinario eclesiástico, su oficial o visitador.

Al parecer estos lineamientos permitieron que funcionaran los hospitales de manera organizada; sin embargo, se suscitaron problemas cuando una Real Cédula de Felipe II ordenó a los virreyes y oidores visiten y vigilen la cura, el servicio, el estado del edificio,

1. Los hospitales eran para pobres y sólo con excepciones se recibían a los que tenían bienes de fortuna, sólo mediante paga, II. Que se impartiera instrucción religiosa a los enfermos, III. Salas separadas de hombres y mujeres, así como llevar a cabo un registro de enfermos señalando datos como: patria, edad, oficio, etc.; además de procurar que hicieran testamento, IV. Se prohibía recibir malhechores y ebrios, V. Los administradores y enfermeros debían mostrarse piadosos, benignos y fieles, además de proveer de lo necesario y cuidar la limpieza de los pacientes, pues la parte médica estaba a cargo de los galenos. En Hospitales de la Nueva España, Josefina Muriel, Vol. II, pp. 265-266.

dotación, limosnas, etc., lo cual provocó pugnas entre autoridades, en las que el problema fundamental fue el sostenimiento. Lo anterior, debido a las enormes necesidades hospitalarias y a la distribución de los diezmos eclesiásticos que resulto insuficiente. Para resolverlo, la Real Cédula de Felipe IV del 5 de octubre de 1626, ordenó al rey suplir con su erario –Real Hacienda– cuando los diezmos no alcanzaran, es decir, las mercedes reales. Esta estrategia de solvencia económica del gobierno hacia instituciones hospitalarias y, por lo tanto, con la Iglesia, implicó también que se implementaran otras: “[...] Otorgándoles concesiones, como por ejemplo el goce de un monopolio, como lo fueron el teatro, el juego de pelota y bolos, la impresión de libros, loterías, rifas, etc., o bien concediéndoles el permiso para recabar la limosna pública [...] aminorando sus gastos con exenciones de impuestos, alcabalas, derechos en los tribunales, etc.” (ibid.:271).

Posterior a estos lineamientos, desde una perspectiva que contemplaba la interacción de las instituciones hospitalarias con la ciudad, se fundó en 1628 en la Ciudad de México el Protomedicato de la Nueva España como tribunal encargado de vigilar no sólo el ejercicio y la enseñanza de la medicina, sino también de cuidar la higiene y la salubridad pública. Se estableció asimismo la Junta del Protomedicato de la Nueva España, la cual se conformó por médicos egresados de la Universidad de México.² Las leyes que se establecieron para lograr

2. El 21 de septiembre de 1551 –por real cédula dada por Carlos V– fue creada la Universidad de México, pero es hasta el 25 de enero de 1553 que abrió sus puertas, y hasta 1575 se creó la Cátedra Prima de Medicina, la cual llevaba consigo la presidencia del Tribunal del Protomedicato. Fuente: José Ignacio Rubio, El virreinato. Obras Públicas y educación universitaria. Tomo IV p. 240.

la encomienda de la nueva Junta fueron expedidas por el Consejo de Indias, el cual nombró como presidente al catedrático de prima de la Facultad de Medicina de la Universidad y al catedrático de vísperas de la misma facultad como uno de los vocales. El segundo vocal lo proponían los dos anteriores. A dicha junta se integró un asesor licenciado en derecho, un fiscal, un escribano y un portero. Cada dos años la Junta proponía a tres médicos y el gobierno los nombraba para fungir como examinadores que acompañaban a los protomédicos en las visitas a las boticas u otros ejercicios a su cargo.

Con un carácter de tribunal, dicha Junta del Protomedicato tenía como atribuciones: examinar a quienes querían ejercer la medicina, la farmacia, la obstetricia y la flebotomía; expedir licencias para ejercer la medicina; imponer castigos como multas y destierros temporales a quienes curaban o vendían sin tener licencia alguna; elegir los libros de texto con los que se debía enseñar la medicina y la cirugía; disponer de cartillas para los sangradores y parteras; hacer cumplir las cuarentenas en caso de contagio; hacer para las boticas el petitorio farmacéutico o arancel al que debían sujetarse los precios de las medicinas; cuidar del jardín botánico del palacio virreinal; organizar estudios de botánica; verificar la aplicación de los cordones sanitarios y la reclusión en los lazaretos de los enfermos; cuidar de la buena condición de los alimentos y bebidas; cuidar del buen estado de las calles, de las plazas, de los edificios, panteones, camposantos y demás puntos de policía médica e higiene pública poniéndose de acuerdo con el Ayuntamiento.³

3. "De los Protomédicos, Médicos, Cirujanos y Boticarios", Libro V, Título VI, Recopilación de Leyes de los Reynos de

Esta disposición del Protomedicato de regular y vigilar la actividad médica, así como de cuidar la higiene y la salud pública, tuvo trascendencia notable en la legislación española tiempo después, cuando el rey Carlos II de España, tras la continua búsqueda de regular la vida social, política y económica entre los pobladores de los pueblos conquistados, promulgó –mediante real cédula, el 18 de marzo de 1680– la legislación conocida como Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias.⁴

Sobre la construcción de hospitales, se ordenó: "Que se funden hospitales en todos los pueblos de españoles e indios. Encargamos y mandamos a nuestro virreyes, audiencias y gobernadores, que con especial cuidado provean, que en todos los pueblos de españoles e indios de las provincias y jurisdicciones, se funden hospitales donde sean curados los pobres enfermos y se ejercite la caridad cristiana".⁵ Más adelante, se especifica que "[...] Se pongan los hospitales para pobres y enfermos de enfermedades que no sean contagiosas, junto a las iglesias y por claustro de ellas, y para los enfermos de enfermedades contagiosas en lugares levantados, y parques que ningún viento dañoso, pasando por los hospitales, vaya a herir en la poblaciones".⁶

Asimismo, se estipuló que los virreyes, audiencias y gobernadores deberían poner cui-

las Indias, promulgadas por Real Cédula el 18 de marzo de 1680.

4. Son una recopilación de las Leyes de Burgos (1512), las Leyes Nuevas (1542) y las Ordenanzas de Alfaro (1612).

5. "De los hospitales y Cofradías", Libro I, Título IV, Ley primera, Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias. Dicha ley ya se había ejercido desde la promulgación del 7 de octubre de 1541 por el emperador Carlos.

6. Ibid., Estatuto que Felipe II ya había dictado el 13 de julio de 1573 en la Ordenanza 122 de Poblaciones en el Bosque de Segovia.

dado en los hospitales: "Mandamos que los Virreyes del Perú y Nueva España, que cuiden de visitar algunas veces los hospitales de Lima y México, y procuren que los oidores por su turno hagan lo mismo, cuando ellos no pudieren por sus personas, y vean la cura, servicio y hospitalidad que le hace a los enfermos, estado del edificio, dotación, limosnas y forma de distribución, y por qué mano se hace, con qué animarán a los que administran a que con el ejemplo de los virreyes y ministro sean de mayor consuelo y alivio a los enfermos".⁷ Las anteriores leyes ratificaron en este compendio lo que ya se venía ejerciendo desde años posteriores a la conquista española.

Con respecto al ejercicio de la medicina: se mandó "Enviar algunas veces uno, o muchos Protomédicos generales a las provincias de las Indias y sus islas adyacentes, los cuales tengan el primer grado y superintendencia en los demás: usen y ejerzan cuanto por el derecho de ellos y aquellos reinos les es permitido".⁸ En relación a la enseñanza de la medicina se ordenó: "Que el Protomedicato de la Nueva España esté unido y anexo a la Cátedra de Prima de la Universidad de México y que su jurisdicción se extienda a la Puebla de los Ángeles y puerto de la Vera-Cruz. (...) Y mandamos que los catedráticos de prima por el tiempo que regentaren estas cátedras, sean protomédicos y presidan

7. ibid., Esta disposición ya se había estipulado en Madrid el 19 de enero de 1587, y en la Instrucción de 1596, en el capítulo I, por Felipe II. Posteriormente, se estipuló el 11 de junio de 1612 por Felipe III en el Capítulo 15 de Instrucción de Virreyes. Finalmente, se continuó con esta ley con Felipe IV el 18 de junio de 1624, en el Capítulo XVI de la Instrucción de Virreyes.

8. "De los protomédicos, médicos y cirujanos", Libro V, Título VI, Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias. Ley que ya desde el 11 de enero de 1579 se había promulgado por Felipe II.

a las juntas y concurrencias y hagan todo lo demás que pertenece al ejercicio de protomédicos: y concedemos esta preeminencia y calidad, para que por este medio se alienten los sujetos estudiosos a trabajar y conseguir el mayor puesto de su profesión".⁹

Otras disposiciones normativas relevantes en materia de salud que se establecieron en años posteriores en la Nueva España fueron las ordenanzas municipales y los bandos. Las ordenanzas establecían el conjunto de disposiciones de carácter general y variado que formaban un cuerpo orgánico de disposiciones legales, conteniendo unas veces normas del gobierno y más frecuentemente regulaciones de la vida de la ciudad, o ambas cosas a la vez (Domínguez 1982:4). Por otro lado, el bando fue la manera de promulgar o difundir las disposiciones normativas. En Nueva España, los bandos aparecieron desde el siglo XVI en los repertorios documentales con poca frecuencia, sin embargo, es hasta mediados del siglo XVIII que se convirtieron en el medio ordinario de comunicación con los súbditos (Escobedo 1996:473-474).

En materia de salud pública, las Ordenanzas Municipales de 1728 fueron disposiciones normativas relevantes aprobadas por el rey Felipe V en la Cédula del 4 de noviembre de 1728 "como nombramiento jurídico que norma, impone y señala la forma de vida de los habitantes de la ciudad de México teniendo en cuenta los conocimientos higiénicos de la época". En general estas ordenanzas se referían a la higiene pública legislando sobre albañales, barrido de calles, basureros, edificios ruinosos, terrenos eriales y muladares, epidemias, inhu-

9. ibid., Ley que ya desde el 9 de junio de 1646 se había promulgado por Felipe IV.

maciones y exhumaciones, limpia de la ciudad, panteones, prostitución, rastros, vacuna, alimentos, bebidas, sitios públicos, lugares peligrosos, entre otros. Asimismo, los bandos que difundieron normas de higiene para la salud pública fueron el Bando del 21 de agosto de 1793, Baños públicos, lavaderos y temazcales, ordenando la separación de género en el servicio de baños y temazcales, así como la separación por muros de piso a techo de cada baño, con llaves de agua caliente y fría; el Bando del 28 de enero de 1804 estipuló siete capítulos relativos a la fabricación y estañado de las vasijas, prohibición de entierros en los templos, sobre la rápida curación y asistencia de heridos, así como el mandato de que hubiera en todas las boticas una lista de médicos, cirujanos y flebotomianos titulados.

II. México Independiente

Para esta época, las ordenanzas y los bandos seguían vigentes. El Bando de Policía y Buen Gobierno del 7 de febrero de 1825, conformado por cincuenta artículos y presentado por el gobernador de la Ciudad de México, José Menéndez, es importante para la historia de la salubridad en México, debido a que sus estatutos se distinguieron por su sentido humanitario, sus conceptos de bienestar público y el valor que otorgó a las leyes y a la educación higiénica. Desde la esfera gubernamental, se expedieron decretos que incidieron directamente en la consolidación de las disposiciones normativas de la salud e higiene públicas. Así, en el Decreto del 23 de junio de 1813 se estipularon las obligaciones de los ayuntamientos en materia de salud pública, además de ordenar que cada año formara el ayuntamiento una junta

de sanidad compuesta por el alcalde primero, o bien, el cura o párroco más antiguo. También se orientó a la selección de uno o más regidores y vecinos, con el fin de cuidar la salud pública (Alvarez 1960 TI: 198). Este decreto incidió también en el ejército, ya que el Decreto del 30 de noviembre de 1829 instauró el Cuerpo de Sanidad Militar, compuesto por la junta directiva y todos los profesores médicos cirujanos del ejército y hospitales, así como la aprobación de su reglamento. Este nuevo organismo tuvo por objeto prestar los servicios que demandaran todos los heridos y enfermos en campaña, y así mismo resolver cuestiones relacionadas con la sanidad del ejército. Una década después, el 11 de febrero de 1837 fue expedido por Ley Núm. 1821 el Reglamento de Hospitales Militares de la República Mexicana, que establece en un total de dieciséis artículos su organización, administración y funcionamiento.

Posteriormente, en noviembre de 1831, se creó la junta denominada Facultad Médica del Distrito Federal¹⁰ en 1831. Su creación no sólo consistió en tomar todas las atribuciones y obligaciones del Protomedicato, sino también tuvo la obligación de elaborar un código sanitario para el país.¹¹ Años más tarde, en 1841, se promulgaron las Ordenanzas formadas por la Junta Departamental, otro de los documentos relevantes para la historia de la salubridad en México, debido a que además de contener un capítulo específico a la salubridad pública (el capítulo XII con 60 artículos), se presume fue el proyecto del Primer Código Sanitario de los Es-

10. Artículo 10, Recopilación de Leyes, Decretos, Bandos, Reglamentos, Circulares y Providencias de los Supremos Poderes y otras Autoridades de la República Mexicana por el Lic. Basilio José Arrillaga.

11. Ibid., Artículo 2.

tados Unidos Mexicanos en 1833.¹² Una década después, dicha Facultad Médica del Distrito Federal se substituyó el 4 de enero de 1841 por el Consejo Superior de Salubridad,¹³ con las atribuciones de regular el ejercicio profesional de la medicina, vigilar el funcionamiento de las boticas y dictar las medidas pertinentes en materia de salubridad general.

Otro hecho que incidió directamente en la normatividad de la salud pública fueron las Leyes de Reforma, cuyos estatutos marcaron el triunfo de las doctrinas liberales. Con ellas se decretó la secularización de los bienes eclesiásticos y se creó, el 2 de febrero de 1861 la Beneficencia Pública, encargada de los establecimientos desamortizados.¹⁴ Para este momento, las antiguas estrategias de sanidad de la colonia se transformaron bajo nuevos paradigmas: el Estado se encargaría de definir la nueva manera de legislar los asilos y hospitales. Un mes después, el 2 de marzo de 1861,

12. Esta controversia la señala Alvarez, et al., en Historia de la Salubridad y Asistencia en México, Tomo I, p. 235; sin embargo no ha sido comprobada.

13. Estuvo integrado por cinco miembros titulares, tres eran médicos, uno farmacéutico y el quinto químico. Su labor consistía en vigilar la correcta práctica del ejercicio de la medicina y de la farmacia, de llevar a cabo acciones sanitarias en bien de la población y de realizar estudios de diversas epidemias y estadísticas de mortalidad. Así mismo, se encargó de legislar la vigilancia de cementerios, escuelas y talleres. En 1880, apareció el Boletín del Consejo Superior de Salubridad del Distrito Federal, órgano de difusión en el que se informaba sobre los avances en investigaciones de epidemias y enfermedades, estadísticas de mortalidad; así como de las actividades que el Consejo desempeñaba. Fuente: Recopilación de Leyes, Decretos, Bandos, Reglamentos, Circulares y Providencias de los Supremos Poderes y otras Autoridades de la República Mexicana por el Lic. Basilio José Arrillaga.

14. Leyes y decretos relativos de la Beneficencia Pública. p. 32. N. 5188. Legislatura Mexicana por Dublán y Lozano. Año de 1861. Archivo Histórico de la Secretaría de Salud, Fondo: Beneficencia Pública, Sección: Dirección, Serie: Dirección General, Legajo:1, Expediente: 21, Foja: 22.

se instauró la Dirección General de la Beneficencia Pública, dependiente del Ministerio de Gobernación. Su facultad primordial fue: "Ejercer la inspección superior sobre los establecimientos de beneficencia, cuidar y promover su buen orden, progreso y aumento, dictando por sí mismo las providencias administrativas de su reporte, y proponiendo al Supremo Gobierno las que juzgue convenientes, cuando las que deban dictarse estuvieren fuera de la órbita de sus atribuciones ordinarias".¹⁵ Este triunfo de las ideas liberales que se habían iniciado en la época de las reformas borbónicas, trajo consigo que la idea de caridad, considerada una virtud privada (Muriel 1956 TI:9), debía ser sustituida por la de beneficencia, entendida esta como un servicio público, proporcionado por la administración civil.

Por tanto, el Consejo Superior de Salubridad se convirtió en 1865 en el Consejo Central de Salubridad, momento en el que adquirió cobertura en todo el imperio. Su nueva estructura implementó las juntas subalternas de salubridad en las capitales de los departamentos, juntas de sanidad en los puertos y delegados de sanidad en las demás poblaciones (Alonso 2010: 89). En 1872 se expidió su primer reglamento, agregando a las responsabilidades del Consejo llevar la estadística médica del Distrito Federal. En 1879 dicho consejo pasó a depender de la Secretaría de Gobernación, donde comenzó a manifestarse su ámbito de acción federal. Sin embargo, es hasta 1908 cuando, por decreto del Congreso de la Unión, adquirió plenamente su carácter de autoridad federal.

15. Art. 1. del Reglamento Interior de la Dirección General de Beneficencia. 1861. México: Imprenta de I. Cumplido, fuente: Archivo Histórico de la Secretaría de Salud, Fondo: Beneficencia Pública, Sección: Dirección, Serie: Dirección General, Legajo:1, Expediente: 2, Foja: 20.

Durante la Intervención Francesa y el Segundo Imperio siguieron en funciones los hospitales y establecimientos de beneficencia. En 1865, el emperador Maximiliano organizó el Consejo Central de Beneficencia y una Junta Protectora de las Clases Menesterosas, a fin de proporcionar servicios asistenciales. Paralelamente, la emperatriz Carlota impulsó en 1866 la fundación del Hospital de San Carlos, dedicado a prestar atención médica a la maternidad.

Para este momento la Beneficencia Pública tuvo a su cargo siete hospitales en la Ciudad de México y un hospicio a finales del siglo XIX: el Hospital de San Andrés (con carácter de general y con 350 camas); el Hospital Juárez (antes conocido como Hospital Municipal de San Pablo, destinado para heridos y accidentados consignados por la autoridad, con una sección para enfermos infecciosos y otra para leproso); el Hospital Morelos (hasta 1875 se denominó Hospital de San Juan de Dios, destinado para enfermas prostitutas remitidas por la inspección sanitaria); el Hospital de San Hipólito (destinado para la atención de hombres dementes); el Hospital del Divino Salvador (destinado para la atención de mujeres dementes); el Hospital de la Maternidad e Infancia (fundado en 1866 por la emperatriz Carlota); el Hospital González Echeverría (destinado para enfermas ginecológicas); un Consultorio Médico-Quirúrgico y el Hospicio de Pobres.¹⁶ (Plano 1)

Bajo este contexto, al llegar al poder Porfirio Díaz reorganizó el 23 de enero de 1877 la Beneficencia Pública, ordenando la creación de la Dirección de Beneficencia Pública, destinada a administrar los establecimientos de benefi-

cencia que estaban a cargo del Ayuntamiento desde 1862. Hechos que, junto con la promulgación del Primer Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos de 1891, formaban parte de un interés profundo de reestructuración de la salud pública como compendio de progreso y orden del régimen porfiriano.

De esta forma, las primeras disposiciones normativas en materia de salud pública que históricamente se fueron transformando por los cambios de gobierno, fueron el exordio del establecimiento de las garantías de protección de la salud y vida de los mexicanos que se establecieron en el artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, a través de las Leyes de la Seguridad Social de la República Mexicana.

El Primer Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos de 1891

Existe aún controversia concerniente a su año de origen, debido a que el Dr. Eduardo Liceaga afirmó que el Consejo Superior de Salubridad empezó sus labores en 1833 cuando se expidió el Primer Código Sanitario (Liceaga 1949). Tal y como ya se ha referido en este texto, la fecha que se conoce en los escritos que versan sobre el tema refieren la constitución de este organismo en 1841. La discusión no sólo es por la fecha, sino también por la mención de Liceaga de un Primer Código Sanitario elaborado en 1833, por lo que resulta importante analizar este cuestionamiento. Eduardo Liceaga ofreció una conferencia la noche del 2 de septiembre de 1910 sobre la historia del Consejo Superior de Salubridad, en la que mencionó: "La ejecución de los preceptos que servían para cuidar de la salubridad pública quedó confiada en

una gran parte al Ayuntamiento de la capital, pero después se crearon juntas de salubridad, con diversos nombres, tomando una forma definitiva cuando en 1833 se expidió el Primer Código Sanitario. Los documentos nos hacen falta para saber por qué no siguió en vigor ese código, y sólo volvemos a tener noticias de que se formó un Consejo de Salubridad" (Álvarez 1960 TI: 235). Estas palabras refieren sólo al Primer Código Sanitario de 1833, mas no el establecimiento del Consejo Superior de Salubridad, como se refirió anteriormente.

En la obra Historia de la salubridad y asistencia en México, los autores señalan que consultaron las más importantes colecciones legislativas de la República Mexicana, sin encontrar los documentos que referan la existencia de dicho Primer Código Sanitario de 1833. Pero un dato contundente menciona la creación de la Junta de Facultad Médica del Distrito Federal en 1831 como substitución del Protomedicato y encargada de elaborar un código sanitario para el país. Por tanto, en 1840 el gobernador del Distrito Federal Luis Vieyra promulgó las Ordenanzas formadas por la Junta Departamental; aun cuando el contenido incluye aspectos de la salubridad de la Ciudad de México, sus estatutos involucraron también a los ayuntamientos, a las poblaciones a las juntas de sanidad y al Consejo. Por tal motivo, muchos autores especulan que posiblemente el contenido del Primer Código Sanitario de 1833 se convirtió en las ordenanzas promulgadas por Vieyra. Apoyando esta conjetura, durante la búsqueda de información para esta investigación, se encontró en la publicación Noticia de las leyes y ordenes de policía que rigen a los profesores del arte de curar, del Dr. Manuel de Jesús Febles de 1830, una propuesta de código sanitario con petición al presidente Anas-

tacio Bustamante para llevarlo al Congreso. Sin embargo, en dicho documento, el mismo Dr. Febles señala que: "Tratándose de reforma en el soberano Congreso, una de las comisiones las pidió", además "que los legisladores deben tenerlas a la vista para decidir de su instabilidad o su derogación. Así es, en el día que he oído decir que se pretende reformar al Protomedicato en el nuevo proyecto de instrucción pública que se trata de discutir en las presentes elecciones extraordinarias, me ha parecido conveniente presentar sus leyes, para que los profesores, interesados en el bien de la facultad, puedan decir con el conocimiento que les doy de ellas, y de que hasta aquí habían carecido, cuáles debían subsistir, cuáles abolirse, y cuáles servir de norma a las mejores que puedan dictarse [...] por lo que solo las escribo como un proyecto que sirva a la Cámara" (Febles 1830: I-VI). Esto nos muestra que las reformas políticas del país que destituyeron al Protomedicato, contemplaron la elaboración de un código sanitario desde 1830, sin embargo, debido a las dificultades políticas que debatían si la República debía ser centralista o federal, al convertirse dicho código en ordenanzas podría adoptarse esta normatividad por la entidades sin menoscabo de su soberanía.

Bajo estas circunstancias, es el 30 de junio de 1889 cuando el Dr. Eduardo Liceaga, como presidente del Consejo Superior de Salubridad, presentó a la Secretaría de Gobernación el Proyecto de Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos con el objetivo de convertirlo en ley federal. Los argumentos que contenían esta propuesta se basaban en una teoría de higiene pública clara y organizada. Lo anterior se demuestra con las siguientes ideas contenidas en la introducción del documento:

16. Archivo Histórico de la Secretaría de Salud, Fondo: Beneficencia Pública, Sección: Dirección, Serie: Dirección General, Legajo: 5, Expediente: 9, Foja: 37.

Conservar la salud, prolongar la vida y mejorar la condición física de la especie humana: he aquí los objetos que debe tener por mira la higiene. Estos han de ser el ideal de la ciencia, de cualquiera manera que consideremos al hombre. [...] Bajo el punto de vista de la patria cada ciudadano es una parte de ella misma, como cada palmo del terreno forma parte integrante del territorio, y si la comunidad se cree obligada a defender cada palmo de terreno, debe considerarse obligada a guardar cada uno de los hombres que la componen. [...] Como se ve, la vida de cada hombre representa un fuerte valor para el Estado. [...] La higiene pública es poco conocida entre nosotros y los esfuerzos que se han hecho para llevarla a la práctica no han dado frutos que de ellos se podían esperar por que han sido aislados, sin obedecer a un plan determinado y sin unidad de acción. (Ibid:327-332)

Pero esta inquietud promovida por el doctor Liceaga se fue materializando desde que fue nombrado presidente del Consejo Superior de Salubridad, quien a partir de 1881, una vez ejerciendo su jurisdicción, elaboró varios proyectos de reglamentación en materia de salud e higiene públicas: participó este Consejo en la comisión que elaboró el Proyecto del Código Municipal realizado en 1881 y también nombrado como Proyecto de la Ley orgánica de los Ayuntamientos y de las Ordenanzas Municipales, cuyo fin fue compendiar las distintas disposiciones del Ayuntamiento; por lo que se nombró al entonces secretario del mismo, Felipe López Romano, como representante de dicha comisión. Este documento constó de 21 capítulos, y fue en el capítulo 17 donde estipuló todo lo referente a la salubridad pública.¹⁷

17. AHDF, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Ordenanzas y otros mandamientos, Vol. 2985, exp. 83, 116 año: 1881.

Asimismo, elaboró el Proyecto de Reglamento de las fábricas, industrias, depósitos y de más establecimientos peligrosos, insalubres e incómodos del Distrito Federal, presentado el 19 de septiembre de 1881; el Proyecto de Ley contra las enfermedades infecciosas y contagiosas publicado el 30 de septiembre de 1882; el Proyecto de organización de los servicios de higiene pública, presentado el 28 de febrero de 1883; el Proyecto de adiciones a los artículos del Código Penal referente a las adulteraciones de sustancias alimenticias, presentado el 3 de marzo de 1883; las Bases relativas a las condiciones higiénicas que deben tener las habitaciones en el Distrito Federal, publicadas el 30 de noviembre de 1883; y el Proyecto de Reglamento sobre expendio de medicinas y otras sustancias de uso industrial en boticas, droguerías y otros establecimientos, también en 1883.

Finalmente, en 1891, después de cuidadosos estudios que tomaron en consideración los factores legales, los sanitarios y el beneficio común de los habitantes del país, se aprobó por el Poder Ejecutivo y las Cámaras Legislativas, el Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos, siendo el licenciado Romero Rubio –secretario de Gobernación– quien mandara publicarlo. Posteriormente, el 10 de septiembre de 1894 se promulgó un nuevo código sanitario en el que aparecieron sólo cambios administrativos, tales como el cambio de la palabra “Ministerio”, por la de “Secretaría”, sin variaciones técnicas de fondo. En contra parte, en 1902 se efectuaron cuatro modificaciones: la primera el 26 de marzo de 1902, en la cual se otorgaron facultades al Poder Ejecutivo para hacer reformas a los artículos 86, 87 y

94 del Código Sanitario de 1894. La segunda fue dos días después, el 28 de marzo de 1902, en la que se reformó el artículo 26. La tercera modificación se efectuó al día siguiente, el 29 de marzo del mismo año, ya que por decreto se reformó y adicionó el libro II, capítulo I. La cuarta modificación se llevó a cabo el 10 de septiembre, integrando cambios en las fracciones III y IV del artículo de la Ley de dotación de fondos municipales del 20 de enero de 1907.

Así, el objetivo de estas leyes fue unificar los criterios sanitarios en la nación; y a pesar de enfatizar sus contenidos al Distrito Federal, además de los territorios de Tepic y Baja California (como refiere el Libro Segundo); en gran parte de los estados de la República Mexicana se siguieron sus enunciados, adaptándolos a las peculiaridades de cada zona. De esta manera, sin que existiera una orden expresa, los gobiernos estatales delegaron su autoridad sanitaria en las autoridades del centro, y poco a poco se fue estableciendo un criterio médico. Dicho avance en materia de salud consiguió que para finales del siglo XIX, el Consejo Superior de Salubridad pudiera actuar como un ministerio de salud que tenía injerencia en toda la república.

Junto con las anteriores modificaciones, el Código Sanitario de 1904 prevaleció durante las grandes afectaciones que nuestro país sufrió por los cambios políticos y sociales que gestaron la Revolución Mexicana en 1910, siendo la Ciudad de México uno de los puntos geográficos y políticos más vulnerables al enfrentar tres fuertes epidemias en medio de los problemas de desabasto, hambre y carestía que el constante movimiento de tropas durante la fase armada originó.

El higienismo y su traducción en el espacio urbano

El 23 de enero de 1877, el General Porfirio Díaz reorganizó la Beneficencia como uno de sus primeros actos de administración. Mediante una circular expedida decretó: “Que desde el día primero del próximo mes de febrero se observen las prevenciones siguientes: 1a. Todos los hospitales, hospicios, casas de corrección y establecimientos de beneficencia que actualmente están a cargo del Ayuntamiento de esta capital y los que en adelante se fundaren, serán administrados por una junta que se denominará: Dirección de Beneficencia Pública, y que se compondrá de las personas que a cuyo cargo esté la dirección de cada establecimiento.”¹⁸ Por consiguiente, esta nueva junta administraría los establecimientos de beneficencia que estaban a cargo del Ayuntamiento desde 1862, la cual dependía del Ministerio de Gobernación.¹⁹ Cuatro años después, en 1881, “fue creada la Dirección General de Fondos de Beneficencia Pública integrada a la Secretaría de Gobernación. Esta asignaba a los estados la responsabilidad de la ejecución de la beneficencia, en sus respectivos ámbitos territoriales.”²⁰

Posteriormente, el 7 de noviembre de 1899, Porfirio Díaz decretó la Ley de Beneficencia Privada para contrarrestar las críticas de los grupos conservadores (aristocracia y élites políticas)

18. Cláusula 1a. de este decreto. Archivo Histórico de la Secretaría de Salud, Fondo: Beneficencia Pública, Sección: Dirección, Serie: Dirección General, Legajo: 2, Expediente: 12. Foja: 2. Asimismo, el reglamento se encuentra en el Fondo: Beneficencia Pública, Sección: Dirección, Serie: Dirección General, Legajo: 5, Expediente: 1. Foja: 9.

19. Ibid., Cláusula 3a.

20. Boletín Informativo de la Dirección General del Archivo Histórico y Memoria Legislativa, Año IV, No. 32, Julio-Agosto 2004. p. 1.

quienes creían que la beneficencia debía estar a cargo de la burguesía y del clero. Dicha ley establecía que: “Se entiende por actos de beneficencia privada, todos los que se ejecuten con fondos particulares y con un fin filantrópico o de instrucción laica”.²¹ Es de esta manera que se realizaron varios eventos de caridad dirigidos por las esposas de los secretarios de estado y la esposa del presidente de la República.²² Aunque esta actividad debía ser practicada sólo por particulares, el Estado podría vigilar su curso. Para 1904 la beneficencia privada ya se encontraba consolidada con el decreto de la Ley de Beneficencia Privada para el Distrito Federal, lo cual se tradujo en una ampliación de lo privado hacia la sociedad.

En esta época, se introdujeron en México los nuevos conocimientos y progresos de la ciencia médica generados en Europa, con ello se evidenciaron las inadecuadas condiciones en las que operaban los establecimientos de salud y beneficencia, debido a que no cumplían con las mínimas condiciones sanitarias y de higiene, resultado de encontrarse establecidos en edificios construidos para otros fines, adaptándose a espacios ya confinados. Desde esta perspectiva, y con la búsqueda de modernización del país, Díaz centró su atención en el rubro de salud. Desde la órbita del Estado, en 1891, promulgó el Primer Código Sanitario, vigente hasta 1926. Asimismo, impulsó desde 1878 la creación de tres instituciones de beneficencia pública en la Ciudad de México:

El Hospital General (1905). La iniciativa para construirlo surgió desde el año de 1878, cuando el General Porfirio Díaz giró instrucciones para la realización de dos proyectos en paralelo: un manicomio general y un hospital general. Se presentaron dos proyectos en 1881 y en 1890 que no se realizaron. Posteriormente, Díaz pidió al doctor Eduardo Liceaga y al ingeniero Roberto Gayol presentar otro proyecto en 1895. Después de elegir entre 22 terrenos posibles, se decidió construir el Hospital General en un terreno ubicado en la llamada colonia Hidalgo, y el 5 de febrero de 1905 dicho hospital fue inaugurado por el presidente Porfirio Díaz. Ese mismo año, el 17 de junio de 1905, el Diario Oficial de la Federación publicó el Reglamento del Hospital General. La apertura de esta nueva institución de beneficencia pública trajo consigo la clausura del Hospital de San Andrés, del Hospital González Echeverría y del Hospital de Maternidad e Infancia, habiéndose trasladado todos los enfermos al nuevo edificio.²³



Figura 1. Vista aérea del Hospital General. Fuente: ICA.

23. Archivo Histórico de la Secretaría de Salud, Fondo: Beneficencia Pública, Sección: Dirección, Serie: Dirección General, Legajo: 9, Expediente: 13 Foja: 28.



Figura 2. Fachada principal del Hospital General.²⁴



Figura 3. Sala de Observación del Hospital General. Los amplios ventanales permiten una buena iluminación y ventilación natural.²⁵

24. Folleto que publicó la Secretaría de Gobernación con motivo de la inauguración del Hospital General en 1905. Fuente: Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. Dirección de Beneficencia Pública. Hospital General 1905, México, 31 p., Archivo Histórico de la Secretaría de Salud.

25. *Ibid.*



Figura 4. Uno de los quirófanos del Hospital General.²⁶

Hospicio para niños pobres (1905). Su ejecución empezó el 1 de septiembre de 1900 y el proyecto estuvo a cargo del Ing. Roberto Gayol, y el Ing. Mateo Plowes. Fue inaugurado el 17 de septiembre de 1905.²⁷ En la ceremonia, asistieron el Gral. Porfirio Díaz, los señores secretarios de estado General Manuel González Cosío y Vicepresidente de la república Ramón Corral y del despacho, otros funcionarios y diversos invitados. El Ing. Mateo Plowes dio un informe y el Lic. Jesús Urueta dio un discurso. Se construyó a un costado de la calzada de Tlalpan trasladándose a los niños que estaban en el antiguo Hospicio para Pobres de la calle Calvario,²⁸ a las nuevas instalaciones.

26. *Ibid.*

27. Estuvo ubicado en la calle Toribio Medina, en la colonia Algarín. Fue demolido en 1968, durante el sexenio de Díaz Ordaz y en su lugar se construyeron los cuarteles de Guardias Presidenciales.

28. Hoy av. Juárez. Abarcaba desde lo que actualmente son la calle de Balderas hasta la de Revillagigedo y de la av. Juárez hasta Artículo 123.

Figura 5. Panorámica del Hospicio de Niños.²⁹

Manicomio General de La Castañeda (1910). Al igual que el Hospital General, la iniciativa de su realización se generó desde 1878. Se elaboraron tres proyectos en 1881, 1884 y en 1896 que no se concretaron. Años más tarde, el 9 de julio de 1901, se le encargó al ingeniero Luís de León de la Barra realizar todos los trabajos preliminares para desarrollar y completar el proyecto del manicomio.³⁰ Fue así como se inició su construcción: un levantamiento topográfico, nivelación de pendientes, el estudio para la implementación adecuada del sistema de repartición de agua, la organización espacial, el cálculo del costo aproximado y el método que se adoptaría para la construc-

ción.³¹ Posteriormente, en diciembre de 1906 se formó otra comisión para revisar esta propuesta, la cual elaboró una serie de recomendaciones. La aprobación y revisión final del proyecto fue en 1908, otorgándole al Ing. Porfirio Díaz hijo la función de contratista y al Ing. Ignacio León de la Barra asignándosele la función de inspector de las obras de construcción.³² Finalmente, el 1 de septiembre de 1910, a tan solo dos meses de que estallara la Revolución Mexicana, el Manicomio General de La Castañeda se inauguró por el general Porfirio Díaz y su esposa, acompañados por el Dr. Eduardo Liceaga y otros invitados. Al siguiente día se trasladaron a esta nueva institución los pacien-

29. Fuente: AHSS. Fondo: Beneficencia Pública, Sección: Establecimientos Asistenciales, Serie: Hospicio de niños, Legajo: 31, Expediente: 27. Álbum con 27 fotografías de Guillermo Kahlo.

30. Archivo Histórico de la Secretaría de Salud, Fondo: Beneficencia Pública, Sección: Hospitales, Establecimientos Hospitalarios, Manicomio General. Legajo: 1, Expediente: 5, 1-6.

31. Archivo Histórico de la Secretaría de Salud, Fondo: Beneficencia Pública, Sección: Hospitales, Establecimientos Hospitalarios, Manicomio General. Legajo: 1, Expediente: 5, 1-6. / Legajo: 1, Expediente: 4, 2-3. / Legajo: 1, Expediente: 6, 1.

32. Archivo Histórico de la Secretaría de Salud, Fondo: Beneficencia Pública, Sección: Hospitales, Establecimientos Hospitalarios, Manicomio General. Legajo: 49, Expediente: 2, 1-9.

tes que se encontraban en el Hospital de San Hipólito³³ y del Divino Salvador.³⁴

Figura 7. Vista de algunos pabellones del Manicomio General de La Castañeda.³⁵

33. Ubicado en la Av. De los Hombres Ilustres, actualmente calle Hidalgo #108, Centro Histórico de la Ciudad de México.

34. Ubicado en Donceles #39 y #43, Centro Histórico, Ciudad de México.

35. Fuente: Archivo Histórico de la Secretaría de Salud.

Figura 6. Inauguración del Manicomio General de La Castañeda el 1 de septiembre de 1910.³⁶

Debido a la posición del Dr. Eduardo Liceaga como presidente del Consejo Superior de Salubridad, a su experiencia y estudios en Europa e influenciado por la visión de los higienistas europeos,³⁷ participó para que tales preceptos se integraran tanto al diseño arquitectónico de estas tres instituciones vanguardistas de la Beneficencia Pública, como en la planificación urbana de la ciudad. Así, sus espacios y su localización aislada en la Ciudad de México respondieron a conceptos de higiene tales como el aislamiento como medi-

36. Ibid.

37. La higiene surgió en Europa durante el pasaje del medio feudal al capitalista como una fórmula de prevención. Cuando se publicó en 1790 la obra del médico vienés J. P. Frank titulada *La miseria del pueblo, madre de las enfermedades*, pasó de formar parte de la medicina pública, a ciencia profiláctica y disciplina médica independiente con un cuerpo doctrinario propio y legislativo. Así se volvió una disciplina médico-social bajo el corpus académico y profesional conocido como higienismo decimonónico, el cual reclamaba mejoras sanitarias en las primeras ciudades industriales frente a las deterioradas condiciones de vida de los trabajadores y la propagación de enfermedades a las otras clases sociales. Ver: Owen (1816) y Fourier (1829), en *Ciudad y utopía*, (Selección del Alberto Sato) y Núñez et al., en *Encrucijadas de la Educación social: orientaciones, modelos y prácticas*. p. 68-72.

da profiláctica de la enfermedad en la ciudad, y de saneamiento y desinfección, a partir del alejamiento o destrucción de los sitios u objetos contaminados, o cremación cadavérica obligatoria para los cadáveres no reclamados y para aquellos parientes que así lo deseaban. Para el caso de los dementes –tal y como los adelantos científicos europeos lo propusieron, y cuyo modelo retomó Díaz para el diseño del Manicomio General de La Castañeda–, el aislamiento estuvo dado por la reclusión en establecimientos llamados manicomios, basados en la organización del hospicio mediante la distribución y separación de los insanos por departamentos en relación con el grado de agresividad conductual, evaluada desde el poder médico; o bien, si su procedencia estaba ligada a causas penales.

Dichas medidas higienistas concibieron a los hospitales y asilos como unidades integradas por un sistema de pabellones distanciados y a la vez vinculados entre sí por áreas verdes. Esta organización debía permitir la articulación de la dinámica grupal o individual de cada pabellón, por eso cada construcción debía contar con los servicios necesarios para el desenvolvimiento propio. El aislamiento entre pabellones y el exterior se debía complementar a través de arboledas perimetrales con diferente alturas, a fin de conformar barreras o filtros vegetales para purificar la atmósfera, higienizar el ambiente y embellecer el entorno hospitalario. Esta estrategia de higiene reforzaba y materializaba la idea del aislamiento, al tiempo que el entorno vegetal proporcionaba a los enfermos un entorno natural y estético que estimulaba las visuales de los jardines a través de las habitaciones, proporcionando sitios agradables donde pudiesen reposar durante el día, aguardando la curación y el alta hospitalaria. De esta forma, se vincularon los espacios arquitectóni-

cos con el medio ambiente natural y el entorno urbano. Por medio de la organización espacial y los sistemas de infraestructura, se buscaba asegurar la salud de la población.

Fue el momento en que los médicos e ingenieros organizaron y planearon la Ciudad de México bajo los conceptos higienistas. El papel que desempeñaron los doctores fue fundamental al establecer pautas de intervención arquitectónica con los preceptos higienistas –como el caso del Hospital General, el Hospicio de pobres y el Manicomio General de La Castañeda. De igual modo plantearon pautas de intervención urbana. Lo anterior, con el objetivo claro de transformar a la ciudad en una urbe civilizada y cosmopolita que se equiparara a las ciudades europeas como símbolo de modernidad, progreso y orden del régimen porfiriano. Bajo esta idea, el crecimiento en la infraestructura de la ciudad: tranvías eléctricos, tuberías de agua corriente, drenaje subterráneo, alumbrado eléctrico, calles pavimentadas y de mayor amplitud, estatuas, restaurantes y hoteles, mostró el cambio de una fisonomía colonial por una imagen moderna. Asimismo, otro aspecto muy importante fue la incorporación de espacios arbolados y ajardinados a la planificación de la urbe. El árbol fungió como instrumento sanador en los espacios públicos, de tal forma que su integración en aceras de calles y avenidas, camellones, jardines, plazas y parques, adquirió un carácter de higiene pública.

No cabe duda que el punto de relación entre ingenieros, arquitectos y médicos, en aquella época, fue el agua: ya sea por el interés de evitar su estancamiento –lo cual significaba la generación focos de infección–, o bien, para proveerla en las calles y casas. La necesidad de evitar enfermedades contribuyó a desecar los pantanos y controlar las inundaciones, además

de impulsar el desarrollo de la infraestructura de las redes de agua potable y drenaje. El diseño de espacios nuevos, como parte de la Beneficencia Pública, contemplaron el problema de la higiene, la salud mental y la pobreza como fenómenos de importancia en el ámbito urbano, al tiempo que enarbolaron, a través de la arquitectura, el discurso porfiriano: “Progreso y orden”. Así, los preceptos higienistas se trajeron al espacio arquitectónico y urbano.

Las epidemias en la Ciudad de México durante la Revolución

Tras el estallido de la Revolución en noviembre de 1910, el movimiento de tropas de la lucha armada trajo consigo desorden, escasez de alimentos, desabasto, hambre, insalubridad y epidemias, provocando la transformación del entorno urbano de la Ciudad de México. En este contexto, surge un cuestionamiento relativo a la salud pública: ¿Los estatutos del Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos consiguieron solventar los problemas de salud que trajo consigo la Revolución Mexicana? Intentaré responder en líneas subsecuentes a esta interrogante. Previamente expondré de manera breve las diferentes epidemias que acontecieron en la Ciudad de México.

Ocurrieron cuatro epidemias: dos de ellas, la de fiebre amarilla y de viruela (1915-1916), no causaron grandes afectaciones. Por el contrario, la epidemia del tifo (1915-1917) y la epidemia de la influenza española (1918-1919) cambiaron en gran manera el entorno urbano de la ciudad. La inestabilidad política que atravesaba el país contribuyó a la escasez de alimentos, propiciando hambre y el brote de epidemias ante la insalu-

bridad, generando un importante problema de salud pública.

La Epidemia de viruela (1915-1916). La enfermedad afectó varios estados del país. Aunque desde 1804 el Dr. Francisco Xavier Bal mis trajo la vacuna antivariolosa, no fue posible controlar los brotes epidémicos debido a que se vacunó a la población de manera irregular. Debido al movimiento de tropas durante la Revolución, el control de esta epidemia se perdió, lo cual ocasionó la aparición de múltiples brotes de viruela en todo el país. En 1917 el Dr. Eduardo Liceaga ordenó que se generalizara su uso y se elaboraron las vacunas en el Instituto Bacteriológico Nacional (Sanfilippo-Borrás 2010: 72).

La epidemia de tifo (1915-1917). El primer brote del tifo del siglo XX se gestó en 1902 y duró más de dos años. Se le conoce también como tabardillo o matlazáhuatl.³⁸ Cobró aproximadamente 10,000 vidas y se desconoce el número de casos en todo el país. (ibíd.:76). Se desconocían sus causas, por lo que “en 1906 el presidente Díaz, a través de la Secretaría de Justicia e Instrucción Pública, ofreció un premio de veinte mil pesos a quien o quienes descubrieran el germen del tifo, otro de veinte mil pesos para quien descubriera la forma de inmunización o transmisión y algunos

38. Así nombraron esta enfermedad los indígenas. Es una palabra compuesta del idioma náhuatl que significa red de granos (matlatl: red y zahuatl: pústula o grano). Otros nombres que se han utilizado son: tabardete, fiebre pestilencial, calentura epidémica manchada, fiebre pútrida, fiebre petequial y typhus exanthematicus. Ver: León, Nicolás, (1919). “¿Qué era el Matlazáhuatl y qué el Cocoliztli en los tiempos precolombinos y en la época hispánica?”, en *Memorias y Actas del Congreso Nacional de Tabardillo*. México: Imprenta Franco-mexicana. p.51.

premios más de diez mil pesos a distribuir entre quienes presentaran trabajos que ayudaran a combatirlo” (Priego 2004:234). Desde esta iniciativa, el médico francés Francis Charles Nicolle y el médico estadounidense Hans Zinsser se instalaron en el laboratorio del Consejo Superior de Salubridad para investigar las causas de esta enfermedad. El Dr. Nicolle identificó un piojo del cuerpo llamado *pediculus vestimenti* como agente transmisor del tifo.³⁹ Asimismo, en 1907 el Instituto Patológico llevó a cabo investigaciones a cargo del Dr. Genaro Escalona en el Hospital General, y en 1909 el Dr. Ángel Gaviño continuó con la investigación pero “no logró encontrar el microbio responsable de tan misteriosa enfermedad” (ibíd.:235). En 1910 el doctor norteamericano Howard Taylor Ricketts llegó al Instituto Bacteriológico Nacional a estudiar la enfermedad, se contagió y murió. El Dr. Edward Mosser continuó con los estudios y descubrió los microorganismos causantes del tifo, a los que nombró *rickettsias* en su honor. El tifo se propagó a Monterrey, pero no se contabilizó el número de casos ni de muertes. También se registraron casos en Tabasco (Fujigaki, 1982, II:703).

Posteriormente, el movimiento armado revolucionario afectó el trabajo científico para la investigación de esta enfermedad. A finales de 1915, el “año del hambre” (Moreno 1978), en

una de las peores épocas para la población civil del país, la miseria y el hambre provocaron saqueos, asaltos, huelgas y manifestaciones. Las fuerzas constitucionalistas y convencionistas se disputaban la Ciudad para decidir la revolución, provocando escasez de alimentos ante la imposibilidad de transportarlos. Como resultado de la inestabilidad política, económica y social la Ciudad de México careció de un control político, militar y administrativo que resolviera los problemas de abasto a la población. (Rodríguez 1996).

Este panorama lo describió el periódico *El Mexicano* con las siguientes palabras:

“Dadas las condiciones económicas porque atraviesan los habitantes de la Ciudad de México, en cuyas calles y avenidas se encuentran un sinnúmero de limosneros, ancianos, mujeres y niños, solicitando un socorro para subvenir a sus necesidades, el Gobierno del Distrito Federal, que está grandemente preocupado por la situación de estos infelices, se propone, por cuenta del mismo gobierno, crear asilos para recoger a los niños desheredados y establecer comedores públicos en número suficiente para satisfacer las necesidades de los proletarios. Los asilos y comedores públicos a que antes nos referimos, serán en número tal y repartidos por todos los barrios de la Ciudad, que puedan satisfacer el deseo que se propone el gobierno del Distrito, cual es el de aliviar el hambre de los necesitados. La apertura de dichos establecimientos benéficos se efectuará en breve, pues por orden del C. Gobernador general Cesar López de Lara, se están buscando ya los locales apropiados para los referidos establecimientos”.⁴⁰

40. *El Mexicano*, 12 de agosto de 1915, p. 1.

39. Aun cuando el Dr. Ángel Gaviño y el Dr. José Girard también habían descubierto al piojo como el agente transmisor, pero los resultados no se habían confirmado por la falta de monos; se le reconoce al Dr. Nicolle dicho descubrimiento por haber publicado antes los resultados ya confirmados, lo que valió para que se le otorgara el Premio Nobel de Medicina en 1928. Respecto a esto, Natalia Priego describe de manera detallada la controversia que surgió durante las investigaciones sobre esta enfermedad, ya que se generaron confrontaciones: en principio, entre los doctores Ignacio Prieto y Ángel Gaviño; y, posteriormente, entre los doctores Ángel Gaviño y José Girard.

Pero el tifo no solo afectó a la población de la Ciudad de México, también se presentaron 400 casos de soldados atabardillos en 1915, los cuales fueron atendidos en el Lazareto de San Joaquín en Tacuba (Sanfilippo-Borrás 2010). A pesar de los conflictos internos entre los médicos y los conflictos del movimiento armado, se pudo corroborar que la bacteria *intracelular rickettsia* se transmitió de la rata al cuerpo humano por medio del piojo llamado *pediculus vestimenti* (piojo del cuerpo o piojo blanco). Esto permitió que se iniciaran las campañas para la erradicación de esta enfermedad encabezada por el Dr. Alfonso Pruneda. Años más tarde, en 1919, se estableció la Comisión Central para el estudio del Tabardillo en el Hospital General, con los médicos más prestigiosos de la época (Tenorio: 2010).

La epidemia de la influenza española (1918-1919). Conocida también como gripe española, influenza española o dama española apareció en la Ciudad de México entre 1918 y 1919. A pesar de que su nombre la evoca como de origen español o europeo, en realidad su origen fue en Funstone, Kansas, Estados Unidos, en un campamento del ejército el 4 de marzo de 1918 al finalizar la primera guerra mundial. El flagelo se extendió por Estados Unidos y en menos de un mes la mortalidad había aumentado de manera notable. El doctor de las fuerzas expedicionarias norteamericanas Warren T. Vaughan afirma que fue inevitable que, además de invadir el suelo norteamericano, esta epidemia se propagara hasta Europa por el constante movimiento de tropas, ya que tan sólo durante el mes de marzo se encontraban 85 mil soldados luchando en los campos de Francia. Durante abril se registraron los primeros casos de gripe entre las tropas de

norteamericanos acuarteladas en Burdeos y Brest, en dos de los principales puestos de desembarco. De allí pasó a las tropas alemanas y para mayo la epidemia ya se encontraba en España, Portugal, Italia, Grecia, Albania, Escocia y el norte de África. De Europa pasó a Puerto Rico en un barco español, y desde allí se difundió por toda la cuenca del Caribe. En junio, la gripe se convirtió en pandemia (Vaughan 1921:14-16).

No ha quedado claro cómo la influenza o gripe española llegó a México. Edwin Jordan señala que se propagó desde Estados Unidos en junio de 1918 (Jordan 1927:197-198). Otra versión que se conoce es la propagación de esta enfermedad en 1918 por los barcos de la compañía Transatlántica Española en los puertos de Tampico y Veracruz, de ahí el arraigo al nombre de influenza española. El impacto de esta epidemia se magnificó ante la inminente muerte pocas horas después de contraer la gripe.

Epidemia de fiebre amarilla (1919). La primera epidemia del siglo XX fue la de fiebre amarilla, conocida también como vómito negro o prieto. Se presentó de 1900 a 1902 en las costas de Veracruz, Yucatán y Chiapas, así como en las ciudades de Monterrey, Guadalajara y Saltillo. Cobró 671 defunciones en tres años (Fujigaki 1982, II: 699). El Dr. Carlos Finlay descubrió el medio de transmisión de esta enfermedad: el mosquito *Aedes aegypti*. Por consiguiente, el Dr. Eduardo Liceaga, como presidente de Consejo Superior de Salubridad, organizó un programa para combatir esta epidemia, el cual consistió en aislar a los enfermos y en la destrucción de dicho mosquito eliminando los depósitos de agua estancada. Su ejecución empezó en septiembre de 1903, a cargo del Dr. Manuel S. Iglesias (Novo 1964:26-27). Se obtuvieron buenos

nos resultados y durante siete años la epidemia no se presentó, sin embargo, en 1911 hubo un brote en Yucatán y otro en la Ciudad de México. Con los movimientos armados revolucionarios, las medidas sanitarias se suspendieron, permitiendo que el mosquito una vez más se propagara ocasionando epidemias en Veracruz –entre agosto y septiembre de 1919–, generando 450 casos y 281 muertes; en Campeche y Tampico, con 500 casos en 1920. A pesar de que esta epidemia representó una amenaza en dichos estados de la república, no significó una epidemia relevante para la Ciudad de México, debido a que sólo se registraron 65 casos y 29 defunciones (Fujigaki 1982 TII:700).

¿Los estatutos del Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos consiguieron solventar los problemas de salud que trajo consigo la Revolución Mexicana? Si bien se logró mediante el decreto del Primer Código Sanitario de 1891 unificar los criterios sanitarios del país, además de otorgar injerencia federal al Consejo Superior de Salubridad, la guerra civil desorganizó y anuló los servicios sanitarios existentes, desestabilizando el avance en materia de salud pública. Con la lucha armada los fondos de la Beneficencia Pública se desviaron a gastos militares, lo cual la imposibilitó en materia adquisitiva para comprar medicinas y atender de manera óptima a los enfermos. Del mismo modo, la búsqueda de soluciones científicas para combatir las tres epidemias que asolaron al país, propiciaron el poco desarrollo de la ciencia en otras áreas.

En el caso de la epidemia de viruela, aun cuando desde 1804 el Dr. Francisco Xavier Bal mis trajo la vacuna antivariolosa, para 1919 aún se discutía sobre el mejor método de vacunación, por lo que no se pudieron controlar

los brotes epidémicos. Ante la irregular vacunación de la población, aunado al movimiento de tropas, el control de esta epidemia se perdió. Asimismo, se desconocían las causas de las epidemias de tifo y de influenza española, lo cual imposibilitó al Consejo Superior de Salubridad eliminar a corto plazo dichas enfermedades. Por otra parte, las tropas fueron el medio de transmisión de piojos, los cuales, en el ambiente de hambre e insalubridad durante 1915, se propagaron causando la epidemia del tifo. Para 1917 gran parte de los contagiados quedaron libres de parásitos. Otra medida sanitaria fue trasladar a hospitales a las personas que no contaran con niveles de higiene óptimos en sus casas. Asimismo, se prohibieron las fiestas, velorios, bebidas alcohólicas o reuniones en espacios públicos desaseados.

La pandemia de la influenza española afectó de gran manera el entorno urbano de la Ciudad de México como resultado de la rápida muerte de los infectados tras contraer la gripe. El doctor Lorenzo Sepúlveda, director general de la Beneficencia, decretó tres medidas sanitarias para contrarrestar dicha epidemia: la primera fue poner en cuarentena los lugares invadidos por la epidemia; la segunda, fue el establecimiento de cordones sanitarios en el país para aislar las zonas infectadas; y la tercera, fue evitar el desplazamiento de trenes y personas entre poblaciones. También se dispuso cerrar todos los centros de reunión como cines, teatros, clubes, escuelas, cantinas, pulquerías y templos. En los cuarteles militares se aisló a los enfermos en lugares especiales y se prohibió la circulación de personas en las calles entre las 11 de la noche y las cuatro de la mañana, con la finalidad de barrerlas. Finalmente, exigió que los dueños de hoteles, directores de colegios y jefes de familia informaran a las

autoridades sanitarias de cualquier enfermo de calentura o catarro. Se advirtió que la violación a estas disposiciones sería castigada con una multa o arresto.

Pese a todas estas medidas sanitarias, hubo dos factores que influyeron en la propagación de la influenza: el primero fue el desacato de Carranza hacia el mandato del doctor Sepúlveda, ya que no suspendió la circulación ferroviaria ni aplicó restricción alguna. El segundo factor surge de la consideración del gobierno federal de un inminente colapso económico ante la parálisis ferroviario. Por ello, las medidas sanitarias se volvieron ineficaces ante la epidemia de la influenza. Lo anterior, aunado al desvío de los fondos de la Beneficencia Pública a gastos militares, propició que Carlos B. Zetina, el ex-presidente del Ayuntamiento y para entonces senador de la República, convocara a miembros acaudalados de la banca, el comercio y la industria para fundar la Junta Privada de Beneficencia, la cual reunió recursos para construir lazaretos, comprar medicinas y donarlas a los pobres, establecer comedores públicos y la realización de campañas de limpieza de calles y hogares.

El desvío de los recursos de la Beneficencia Pública hacia los gastos de la lucha armada, imposibilitó resolver en su totalidad los problemas epidemiológicos y de atención a los heridos de guerra. Asimismo, la atención de los hospitales particulares se redujo a miembros de sus comunidades, como el Hospital Español, el Hospital Francés y el Hospital Americano, con dotación de medicamentos, instrumentos y material quirúrgico limitados. La improvisación de hospitales en escuelas, iglesias o casas particulares fueron indispensables. Las organizaciones que se enfocaron en atender básicamente a los heridos fueron la Cruz Roja, la Cruz Verde, la Cruz Blanca Neutral, la Cruz Blanca

Mexicana y la Cruz Azul, por lo que se les llamó hospitales de sangre.

El avance logrado con la promulgación del Primer Código Sanitario como mecanismo legal para unificar los criterios sanitarios del país, sufrió un retroceso en su funcionalidad, recursos y por lo tanto en sus resultados.

Conclusiones

Lo que en estas líneas se intentó mostrar es que el tema de la salud pública traspasa las fronteras de la medicina, insertándose en la ciudad y en la política.

Tanto las disposiciones normativas en materia de salud pública durante la Colonia, como los espacios hospitalarios y de asistencia se volvieron obsoletos ante los avances científicos y los cambios políticos, sociales y demográficos.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, tras las afectaciones causadas por las epidemias acontecidas en México, y gracias a la visión de Eduardo Liceaga, nuestro país adoptó, como proyecto de higiene urbana, un programa de salud preventiva y social: el Primer Código Sanitario de 1891, cuyos estatutos con respecto a la higiene incidieron en propuestas de infraestructura, tal como la calidad y servicio del agua potable, el sistema de drenaje de aguas sucias y desechos sólidos, el tratamiento e incineración de los residuos, el saneamiento cloacal y las inspecciones sanitarias de los mataderos y cementerios.

Al respecto, años antes, en 1874, el Lic. José María del Castillo, refiriéndose a los reglamentos sanitarios utilizados hasta ese momento, expresó su apreciación con las siguientes palabras: “Estas disposiciones, casi en su totalidad impracticables e inadecuadas a las actua-

les instituciones [...] mas como de aqu ellas hay diversos artículos que se observan en la práctica en la actualidad y que el Ayuntamiento de México ha obedecido constantemente, se insertan a continuación estos artículos que están vigentes y que puede considerarse y son en efecto, la única legislación existente" (Castillo 1874:LVII) . Los años anteriores a la promulgación del Primer Código Sanitario de 1891, no existía una legislación en asuntos de salud desde la esfera federal. Esto se debió a la heterogeneidad de decretos, leyes, bandos y reglamentos que en materia de salud tenían los estados de la federación como derecho establecido en la Constitución. Así, cada entidad podía ejercer las leyes de salud que considerara pertinentes o proponer otras.

Durante el régimen porfiriano, y con los paradigmas de modernidad, progreso y orden, florecieron circunstancias que propiciaron la cohesión de personalidades y propósitos políticos y personales, que por un lado facilitaron que la ciencia actuara en favor del régimen, al tiempo que favorecieron la fortificación del cuerpo médico. Díaz impulsó el desarrollo de la actividad científica moderna como posibilidad de insertar al país en el grupo de los países modernos europeos (Garner 2001); por tanto, prestó atención en la habilitación de hospitales y construcción de establecimientos sanitarios de vanguardia, diseñados bajo los preceptos higienistas: El Hospital General, el Hospicio para Pobres y el Manicomio General de La Castañeda, los cuales estaban enfocados no sólo al tratamiento de las enfermedades infecciosas, sino también a la atención de la salud mental y la ayuda a los desprotegidos.

Díaz y Liceaga impulsaron la creación del Instituto Médico Nacional en 1888, el inicialmente museo y después Instituto Patológico

en 1896 y el Instituto Bacteriológico Nacional en 1905. Desde este contexto, es importante señalar que tanto el Hospital General como el Manicomio General fungieron también como espacios para la enseñanza de la medicina, estableciendo vínculos con la Escuela de Medicina, el Instituto Médico Nacional, el Instituto Patológico y el Instituto Bacteriológico Nacional. El Manicomio general sentó las bases para la profesionalización de la psiquiatría en México, junto al Manicomio General de Veracruz. De igual forma, el Hospicio de niños ofreció asistencia y enseñanza académica a las niñas y niños que ahí permanecían. De esta manera, todos los logros y beneficios que Eduardo Liceaga realizó en beneficio de la higiene pública desde la esfera federal como presidente del Consejo Superior de Salubridad, evidenciaron el papel de la medicina como gremio de poder y de la relación de la ciencia con los modos de organización de un país y su sociedad.

Como ya se ha tratado en esta investigación, estos programas entroncaron con la concepción higienista adoptada de los modelos europeos de los reformistas sociales y políticos, cuyo pensamiento se orientaba a elevar la calidad de vida de los habitantes y a obtener mejores respuestas a los problemas de hacinamiento y enfermedades epidémicas. En este sentido, la salud pública dependería de factores naturales como el aire, el agua, los alimentos, la desecación del suelo, los desagües; así como de estrategias de saneamiento como el abastecimiento de agua y su medio de desinfección, el control de basura, de cadáveres, de sustancias químicas, etc. Por consiguiente, dichos factores naturales en interacción con el medio urbano se convirtieron en elementos fundamentales en la formulación de las instituciones de salud.

Por último, cabe señalar que en dicho Código Sanitario se materializó el interés del Dr. Eduardo Liceaga porque "los organismos sanitarios existentes en todas las regiones del país funcionaran como ruedas aisladas de la maquinaria administrativa en todo lo que se refería a la higiene de un municipio, un distrito, un estado, pero que se relacionaran y engranaran entre sí, y se subordinaran al centro, en los casos que atañían al interés de toda la Nación" (Liceaga 1949). La aspiración de construir una unidad normativa y ejecutiva nacional en higiene pública que reglamentara todos los aspectos relativos a este ámbito, se logró al término de la Revolución y comenzó con el art. 123 de la Constitución Política de 1917, el cual decretó el establecimiento de las Leyes de la Seguridad Social de la República Mexicana, consolidando las garantías de protección de la salud y vida de los mexicanos.

Bibliografía

- _____, (2011). Patrimonio de la Beneficencia Pública. 150 años de asistencia social en México. México: Pinacoteca Editores.
- Alvarez, José et al (1960). Historia de la salubridad en México . México: Secretaría de Salubridad y Asistencia, Tomos I y II.
- Campos-Navarro, Roberto y Adriana Ruiz-Llanos (2001). Adecuaciones interculturales en los hospitales para indios en la Nueva España, en *Gaceta Médica de México* , v. 137, n. 6, pp.595-608. Recuperado en: <http://www.medigraphic.com/pdfs/gaceta/gm-2001/gm016j.pdf>
- Castillo, José María del (1874). Colección de leyes, supremas órdenes, bandos, disposiciones de policía y reglamentos municipales de administración del Distrito Federal. Citada en: Consejo Superior de Salubridad. La salubridad e higiene pública en los Estados Unidos Mexicanos, p. LVII.
- Domínguez, Francisco (1982). Ordenanzas Municipales Hispanoamericanas . Caracas: Asociación Venezolana de Cooperación Inter municipal (AVECI) / Instituto de Estudios de Administración Local.
- Escobedo, Ronald, et al. (1996). Emigración y redes sociales de los vascos en América. Madrid: Universidad del País Vasco.
- Febles, Manuel de Jesús (1830). Noticia de las Leyes y órdenes de policía que rigen a los profesores del arte de curar . México: Imprenta del ciudadano Alejandro Valdés, a cargo de José María Gallegos. Recuperado de: <http://catalog.hathitrust.org/Record/011933841>
- Fujigaki, A. y González Galván, A. (1982). Epidemias de México durante el siglo XIX, en Enrique Florescano y Elsa Malvido (Coords.),

- Ensayos sobre la historia de las epidemias en México, Tomo II, México, IMSS.
- Garner, Paul (2001). Porfirio Díaz. Biografía política. México: Planeta. Versión en español 2010.
- Guadarrama, Gloria (2001). Entre la Caridad y el Derecho, México: El Colegio Mexiquense-Coespo.
- Jordan, Edwin O. (1927). Epidemic Influenza: a Survey, Chicago: American Medical Association.
- León, Nicolás (1919). ¿Qué era el matlazahuatl y qué el cocoliztli en los tiempos precolombinos y en la época hispánica?, en Memorias y Actas del Congreso Nacional de Tabardillo. México: Imprenta Franco-mexicana. P. 51
- Liceaga, Eduardo (1900). Proyecto de Hospital General de la Ciudad de México. Aplicaciones, Modificaciones y perfeccionamientos que se han introducido en el Proyecto Primitivo. Documentos coleccionados por el Dr. Eduardo Liceaga. Director médico de la construcción. México: Imprenta de Eduardo Dublán, callejón del cincuenta y siete, México, no. 7.
- Liceaga, Eduardo (1911). Algunas consideraciones acerca de la higiene social en México, México: Vda. de F. Díaz de León.
- Liceaga, Eduardo (1949). Mis recuerdos de otros tiempos. Obra póstuma, edición del Dr. Fernández del Castillo. México: Talleres Gráficos de la Nación.
- Márquez, Lourdes y América Molina (2010). "El otoño de 1918: las repercusiones de la pandemia de gripe en la ciudad de México", en Desacatos, n.º 32, enero-abril 2010, pp. 121-144.
- Méndez, Francisco (2006). Historia Gráfica de la Medicina Mexicana de Siglo XX. México: Méndez Editores.
- Morales, Samuel y Antonio Romero (1898). Exposición y proyecto para construir un manicomio en el Distrito Federal, en Memorias del Segundo Congreso Panamericano de Medicina, verificado en México, 16-19 de noviembre de 1896. México, Hoeack y Compañía Impresores y Editores, pp. 888-896.
- Moreno, Alejandra, et al. (1978). Ciudad de México, ensayo de una historia. México: SEP-INAH.
- Muriel, Josefina (1956). Hospitales de Nueva España. Fundaciones del siglo XVI. México: Editorial Jus. Vols. I y II.
- Novo, Salvador (1964). Breve historia y antología sobre la fiebre amarilla, México: Secretaría de Salubridad y Asistencia.
- Núñez, Violeta, et al. (2010). Encrucijadas de la educación: orientaciones, modelos y prácticas. Barcelona: UOC.
- Ocaranza, Fernando (1934). Historia de la medicina en México. México: Laboratorios Midy.
- Priego, Natalia (2004). El piojo ¿inocente o culpable? Una controversia científica en el porfirato, en Horizontes, Bragança Paulista, v. 22, n. 2, p. 233-240, jul./dic. 2004.
- Ramírez, Román (1884). El Manicomio. Informe escrito por la Comisión del Ministro de Fomento. México: Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento. 1884. Calle San Andrés No. 15. Recuperado de: <https://archive.org/details/influenzaepidemi00vauguoft>
- Rodríguez, Ariel (2000). Desabasto, hambre y respuesta política, 1915 en Carlos Illades y Ariel Rodríguez Kuri (comps.) Instituciones y ciudad. Ocho estudios históricos sobre la ciudad de México, México: Colección Sábado Distrito Federal, p. 133-164.
- Sacristán, Cristina (2010). La contribución de La Castañeda a la profesionalización de la psiquiatría mexicana, 1910-1968, en Salud Mental, México, vol. 33, no. 6, noviembre-diciembre de 2010, pp. 473-480.
- Sanfilippo-Borrás, José (2010). De las enfermedades y otras cosas en tiempos de la Revolución Mexicana, en Las epidemias y su transmisión 1810, 1910, 2010. México: Secretaría de Salud, p. 68-115.
- Sato, Alberto (Selección) (1977). Ciudad y Utopía. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Vaughan, Warren T. (1921). "Influenza. An Epidemiological Study". En The American Journal of Hygiene, Monographic Series, No. 1. Baltimore: The American Journal of Hygiene, p.
- Viesca Carlos (1994). La materialización de un sueño. En VIESCA, Carlos y Marta Díaz de Kuri, Historia del Hospital General de México, México: Hospital General de México, Secretaría de Salud.

Redes comerciales, caminos, templos y conventos en algunas zonas del México prehispánico y colonial del siglo XVI

María Teresa Guadalupe Martínez Herrera
Francisco José Santos Zertuche
Departamento de Evaluación del Diseño / CYAD
Universidad Autónoma Metropolitana / Azcapotzalco

Resumen

Hay una relación entre el comercio, los caminos y los conventos del siglo XVI en la Nueva España que, sin embargo, se remonta a los tiempos prehispánicos *mutatis mutandis*. En efecto, la religiosidad impregnaba la sociedad prehispánica tanto o más que a las europeas de la misma época, y si no había conventos, en cambio existían templos en los cuales se manifestaba intensamente la devoción de aquellos pueblos herederos de antiguas civilizaciones. En particular, esta devoción aparecía vinculada al comercio mediante las ceremonias propiciatorias correspondientes. Por lo tanto, el comercio no era una relación pura e impersonal de dinero como en el capitalismo contemporáneo, sino un acontecimiento que impactaba a todo su entorno social, ya que si bien los comerciantes eran especialistas (hoy se diría: profesionales), el comercio, la producción y el consumo estaban amalgamados entre sí socialmente por otras cosas además del dinero en su forma prehispánica, sin subestimar su función como acicate para tales actividades. Si bien la conquista española modificó la correlación de fuerzas sociales implantando una nueva tecnología, provocando un desastre sanitario al traer enfermedades para las cuales no estaba preparado el sistema inmunitario de los pueblos originarios, etcétera, el sistema general de redes comerciales-caminos-conventos continuó reproduciendo, aunque profundamente trastocado, el esquema indígena correspondien-

te, con nuevos “señores” y “dominados” en el sentido weberiano. Ejemplo claro de esto fue el bien patrimonial inscripto desde 1994 en la lista de Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO bajo el título de Primeros Monasterios del Siglo XVI en las Faldas del Popocatepetl pertenecientes a las tres órdenes mendicantes activas en la evangelización, casi inmediatamente después de la toma de Tenochtitlán.

Palabras clave: redes comerciales, caminos, conventos novohispanos, templos novohispanos.

Abstract

There is a relationship between trade, roads and monasteries in the sixteenth century New Spain, however, dates back to pre-Hispanic times *mutatis mutandis*. Indeed, the pre-Hispanic religiosity permeated much or more than the European society of the same time and if there were convents, however there were temples in which intensely expressed the devotion of those peoples, heirs of ancient civilizations. In particular this devotion appeared linked to trade through appropriate propitiatory ceremonies. So trade was not a pure and impersonal relationship of money as in contemporary capitalism but an event that impacted the entire social environment, because although traders were specialists (now “professional” one might say), trade, production and consumption were amalgamated together socially with other things besides money in their indigenous shape, without underestimating its role as a stimulus for such activities. While the Spanish conquest disastrously changed the balance of social forces implementing a new technology, causing a health bringing diseases for which was unprepared immune systems of indigenous peoples, etcetera, the general system of commercial networks - roads - convents could continue playing, though deeply upset corresponding indigenous scheme, with new “masters” and “dominated” in the Weberian sense; a clear example of this was the heritage property registered in 1994 in the list of World

Heritage of UNESCO under the title First sixteenth century monasteries on the slopes of Popocatepetl from the three mendicant orders active in evangelization, almost immediately after the capture of Tenochtitlan.

Keywords: commercial networks, roads, monasteries, temples.

Fecha de recepción:
10 de marzo de 2015
Fecha de aceptación:
6 de julio de 2015



En opinión de la Segunda Audiencia, que en 1530 pedía al rey más frailes, los conventos por sí solos representaban fortificaciones suficientes para la Colonia. Es por esto que pueden encontrarse numerosos conventos situados a lo largo de los caminos principales. Las numerosas vías que iban de la capital a Veracruz estaban bordeadas por casas de franciscanos. (...) en el camino de México a las minas del norte fueron fundados varios establecimientos franciscanos y dominicos.

George Kubler

Introducción

Cuando los españoles llegaron a Mesoamérica se encontraron con un sistema de intercambio comercial prehispánico desarrollado durante siglos y que constituía una de las bases de aquellas civilizaciones.

En términos generales, había dos circuitos comerciales que terminaban en las ciudades: el de los productos de consumo normal como maíz y frijol, y el de los productos de lujo como las plumas de aves exóticas. Este último no interesaba a los europeos, ya que estaba relacionado con el deseo de ostentación de la aristocracia indígena por motivos de prestigio social.^{1,2} Ellos fueron sustituidos por los parvenus españoles quienes no solamente tenían otro concepto del lujo, aunque también muy desarrollado, sino que vinculaban el modo de vivir de la aristocracia indígena con la religión de los vencidos, la

1. Semo, 2006:191
2. Soustelle, 2013:74

cual causaba horror en una sociedad regida por ortodoxias, preponderantemente en materia religiosa.^{3,4}

Hacia el siglo XVI y a diferencia de las antiguas religiones paganas en el seno de las cuales se nacía, el cristianismo católico era una religión bien definida de salvación personal; no solamente se trataba de lograr conversiones de individuos que tenían otras creencias religiosas, sino que era intolerable compartir el territorio regido por un mismo Estado con ellos. Así, quedaba definida una ortodoxia, etimológicamente la “doctrina recta”. Ortodoxia es el calificativo oficial de la iglesia católica de sus propias doctrinas, en oposición a aquellas “heréticas” o “erróneas” de otros.

La destrucción de la arquitectura y de los ídolos prehispánicos, y en general de todo lo

3. España siempre ha sido un mosaico de naciones que permanentemente han manifestado al menos cierta oposición (especialmente en momentos de crisis económica o política o ambas) al centralismo del régimen en turno, y que aún en la actualidad sigue existiendo en forma abierta o larvada (por ejemplo en Cataluña y en el País Vasco). Para constatar esto es suficiente leer o escuchar las noticias locales españolas contemporáneas. Pero, por otra parte, España es “[...]una nación en la cual es característico el horror a toda heterodoxia” (Ricard, 1995:411-412) y donde cualquier opinión “diferente” es mal vista. No hay contradicción en esto, porque se puede ser ortodoxo, por ejemplo en cuestiones de religión o de costumbres, pero al mismo tiempo ferozmente localista. Con los siglos la Nueva España fue adquiriendo los patrones de comportamiento de una región ubicada en la Península Ibérica y ello desembocaría en la independencia en 1821. España, tal vez el territorio más romanizado, sigue en esto, el comportamiento de los romanos, ortodoxos a ultranza que realizaban cambios políticos siempre “respetando la tradición”, aunque en realidad cambiando profundamente muchas cosas. Por eso jamás en la Nueva España otras religiones no católicas o no cristianas tuvieron la menor oportunidad de generar un movimiento importante, como el protestantismo en Europa, contemporáneo del advenimiento de los españoles a México. Toda modificación significativa ocurrió al amparo de la Iglesia católica.

4. Ricard, 1995:411-412.

que recordara las antiguas religiones, también implicaría la desaparición de una parte del entramado económico indígena. Por ejemplo, y como se refirió previamente, a los españoles evidentemente no les interesaban los adornos de plumas de quetzal: sus proveedores de artículos suntuarios estaban en Europa, todo llegaba en barco y unos cuantos intermediarios monopolizaban el comercio, revendiendo las mercancías importadas con grandes ganancias. Pero también la introducción de cultivos exóticos, como el de la caña de azúcar, además de la minería y de la ganadería, entre otros, distorsionaron las zonas adecuadas para la agricultura, implicando, por ejemplo, la importación de mano de obra esclava, y por lo tanto la modificación social y en especial racial de la población en algunas regiones de la Nueva España. La red de caminos fue trastocada con la implantación de la tracción animal, así como la división del trabajo en las zonas aledañas a los cañaverales y a las minas, que necesitaban insumos para la producción, etcétera.

Un ejemplo de esto es el territorio que corresponde al actual estado de Morelos y al sur del Distrito Federal, en la zona del Eje Neovolcánico, región boscosa pero con poca agua en la superficie ubicada en sus faldas (el “norte”) por un lado y, totalmente en Morelos, la parte intermedia y el sur por otra; el “norte” proveía la leña a los ingenios y éstos se asentaron en las partes bajas, cálidas y con abundante agua proveniente del Eje Neovolcánico (fig.1).

Los conventos de las órdenes mendicantes, como antes los templos prehispánicos, estaban relacionados con el comercio y sus caminos. Es claro que la vida religiosa requería la provisión de elementos materiales y de cami-

nos para transportarlos, de manera que se estableció una relación mucho más compleja que la del lucro simple y puro entre el sacerdocio y la sociedad de la época, tanto en el ámbito prehispánico como en el colonial del siglo XVI.

A modo de ejemplo, en 1994 un conjunto de conventos, en los estados de Morelos y Puebla, relacionados entre sí por vías de comunicación y estilos constructivos, a pesar de que

considerados individualmente pertenecen a diferentes órdenes religiosas activas en la evangelización de la Nueva España, se inscribieron como bien patrimonial en la lista de Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO bajo el título de Primeros Monasterios del Siglo XVI en las Faldas del Popocatepetl, ya que se tomaron en cuenta los factores que vertebran la unicidad del conjunto conventual (fig. 2).

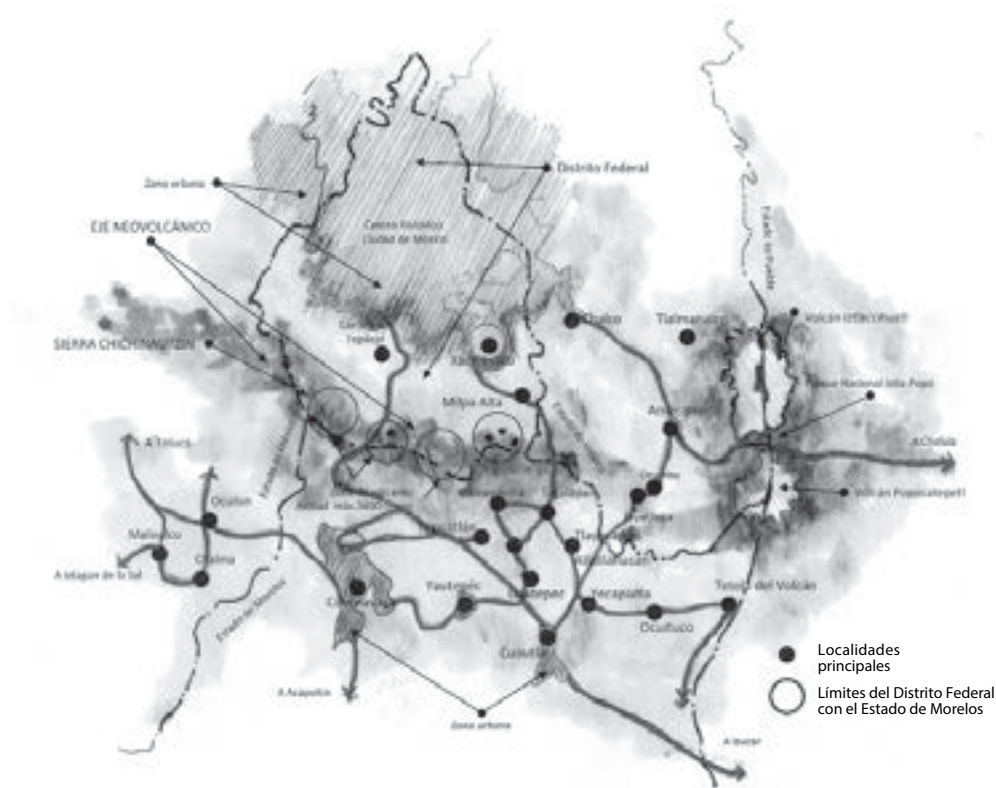


Figura 1. Distribución actual de las rutas de comunicación entre las poblaciones en el sur del Distrito Federal y en la zona norte del estado de Morelos.



Distribución de las poblaciones que pertenecen a la Ruta de conventos en las laderas del Popocatepetl

Figura 2. Distribución actual de las poblaciones que pertenecen a la ruta de los conventos en las laderas del Popocatepetl.

1. Los primeros conventos novohispanos

La labor de las órdenes mendicantes en el período convencionalmente definido entre 1523 y 1572, permitió mantener el dominio español en el territorio correspondiente durante 300 años con una moderada presencia de tropas. En efecto, para Robert Ricard hubo principalmente una “conquista espiritual de México” (ese es precisamente el título de su libro), que se constituyó en una forma de incorporar subordinadamente a una nueva y extensa población a la relación simbiótica entre la aristocracia española y el clero español e inter-

nacional: en el imaginario colectivo el poder personal del tlatoani había sido sustituido por el poder impersonal, político, militar y religioso del lejano y desconocido rey español mediante la burocracia eclesiástica y civil novohispana. Ante esto sólo se debía “callar y obedecer” como escribiría el rey Carlos III muchos años después en el bando mediante el cual ordenó expulsar a los jesuitas de la Nueva España.

Las órdenes mendicantes (franciscanos, agustinos, dominicos y carmelitas) que se fundaron en el contexto del desarrollo urbano de la Europa medieval, aparecieron en el siglo XIII y uno de sus objetivos era actuar en el siglo, es

decir entre la población urbana europea. Los carmelitas no participaron en el proceso inicial de evangelización rural en la Nueva España, pero las otras tres órdenes, renovadas en España por un rebrote de la observancia estricta, tuvieron un papel fundamental en lo que podría llamarse la “primera evangelización”, entre 1523 y 1572, como ya se refirió. Durante este periodo llegaron los jesuitas, se consolidaron definitivamente la Contrarreforma en Europa y el régimen colonial español en América y prácticamente cesó la fiebre de construcción de conventos de las órdenes mendicantes, aunque habría todavía cierta actividad esporádica al respecto.

Sin embargo, el objetivo principal inicial no era que los monjes se dedicaran a la vida contemplativa, sino a la evangelización de las poblaciones indígenas sometidas al dominio español con la caída primero de Tenochtitlán, y después, por una especie de “efecto dominó”, de todos los otros reinos o señoríos importantes; a menudo sometidos sin mayor violencia militar, intimidados por la aparente facilidad con que fue abatido aquel imperio de los mexicas, los “romanos de América”.

Esa evangelización tuvo una importancia fundamental, y si bien en gran medida fue incompleta y algo sincrética, permitió asentar el dominio español mediante la unidad ideológica de una religión común de los dominadores y los sometidos. La mole medieval de los conventos en medio de aldeas como Tlayacapan (fig.3) establecía un simbolismo arquitectónico de poder, y de ahí la urgencia de construirlos en la forma europea más pura, sin vestigio alguno prehispánico.⁵

5. Sin embargo la idea de una vida conventual no era extraña en el mundo prehispánico. En efecto existía el calmecac



Figura 3. Vista aérea de la población de Tlayacapan y su convento⁶

La arquitectura de los conventos llegó a la Nueva España en plena madurez, y aunque se hicieron adaptaciones según los requerimientos del medio local, no se puede afirmar que haya habido algún tipo de influencia perceptible prehispánica en sus elementos formales, tal vez con excepción de algunos rasgos Tequitqui posteriores a los primeros decenios después de la conquista, y mucho menos cualquier eclecticismo de tipo arquitectónico con lo indígena. Todos los símbolos de la arquitectura de las civilizaciones prehispánicas fueron suprimidos de raíz, en particular en el territorio que hoy ocupa la Ciudad de México. Sólo la arqueología

monasterio y colegio de novicios, y no solamente había una jerarquía sacerdotal, sino un ideal de comportamiento no tan alejado del clero regular observante europeo de principios del siglo XVI. (Soustelle, 2013: 64-65 citando a Sahagún)

Las mujeres no estaban excluidas del sacerdocio, y de novicias podían pasar a sacerdotisas consagradas (cihuatlama-cazqui) y aunque debían ser célibes se podían casar bajo ciertas condiciones: en tal caso debían abandonar el templo en cual servían (Soustelle, 2013:67)

6. <http://www.turimexico.com/pueblosmagicos/pueblomagicotlayacapan.php>

contemporánea, en virtud de ímprobos esfuerzos, ha podido rescatar algo de lo perdido.

Sin embargo, la evidencia demuestra que los conventos se fundaron esencialmente en zonas donde vivían pueblos civilizados, a veces desde hacía siglos, y nunca en lugares donde predominaban los pueblos cazadores y recolectores. Algunos de éstos, como sucede siempre con los nómadas, despreciaban a los pueblos sedentarios, cuyo modo de vivir consideraban servil⁷ y de ninguna manera querían renunciar a su libertad. Otros grupos que entraron en contacto con los frailes, quienes, además de que en general los trataban con humanidad, tenían conocimientos técnicos de agricultura y ganadería, apreciaron las ventajas de obtener alimentación y vestimenta de mejor calidad, es decir, de lo que hoy denominamos “mejor nivel de vida”. El problema era que una vez “amansados”, tras los religiosos llegaban los encomenderos, rancheros o mineros que pretendían aprovechar los nuevos hábitos de trabajo de los indígenas para esclavizarlos con algún pretexto, como “cobrarles” la instrucción que habían recibido de los religiosos. Por supuesto, había un regreso más o menos inmediato a la vida nómada y comenzaba o recomenzaba una guerra de tintes salvajes contra los españoles y sus numerosos aliados indígenas, de modo que resultaba que de cualquier manera grandes zonas del “norte” –dicho genéricamente– de la Nueva España, siempre eran inestables y su colonización no solamente fue tardía sino incompleta. Ello, en gran medida, influyó en la pérdida de la mitad del territorio nacional en el siglo XIX, incluso más que la inestabilidad decimonónica

7. Al respecto véase el análisis de los cuatro imperios de occidente y oriente. Boulnois, 1986:86

poscolonial en la recién creada república mexicana.⁸

En los territorios mesoamericanos en general –y usando esta delimitación geográfica con cierta liberalidad–, largos años de predominio de reinos, señoríos, cacicazgos, etcétera, habían acostumbrado a la población a un régimen opresivo⁹ en el cual el sometimiento de ésta a los funcionarios prehispánicos era absoluto: se obedecía o se sufría las consecuencias. En cambio los españoles trajeron algo del manejo político de los antiguos romanos, y ante una resolución adversa de la autoridad o la arremetida de un particular era posible, incluso para los indígenas, presentar una inconformidad, que podía prosperar o no, o tardar años en resolverse, pero su resultado no estaba necesariamente predeterminado, aunque en general favoreciera a los españoles adinerados, especialmente si se trataba de un litigio por propiedad de la tierra.

En esta zona de pueblos sedentarios, lugar donde se establecieron los conventos, había un intenso comercio con rutas y caminos establecidos, los cuales –en algunos casos– fueron modificados en su trazado y en su morfología. Si se considera una red de conventos en Morelos, en las regiones tarascas o mayas o en cualquier otra parte, es impensable que el necesario movimiento entre ellos pudiera realizarse sin caminos. Tampoco sería rentable construir y dar mantenimiento a caminos, aunque se tratara de la más humilde brecha, de decenas de kilómetros, únicamente para uso exclusivo conventual, aun considerando el transporte de personas y

8. Jordán, 1989:98.

9. A partir del Posclásico, y el predominio del militarismo en diversas partes de Mesoamérica, se manifestó plenamente la opresión económica y política sobre los pueblos tributarios. Un caso paradigmático es el de los aztecas.

de mercancías necesarios para su funcionamiento. Esta parece una condición necesaria pero no suficiente para la existencia de los conventos. Sin embargo, la urgencia de la evangelización y de la creación de simbolismos de religión y de poder basta para encontrar una conexión entre, tráfico comercial, rutas correspondientes y conventos.

2. Las antiguas rutas comerciales mexicanas

2.1 Consideraciones generales (a modo de anamnesis)

Cualquier desarrollo comercial en cierta región que permita la generación sistemática de un excedente productivo y excluido el saqueo violento foráneo, ha implicado su traslado hacia otros lugares, ya sea en el contexto del intercambio comercial o del pago de tributos a una entidad política y militar dominante.¹⁰

Los senderos, caminos y rutas son una expresión de la forma en que los grupos humanos organizan el espacio social a partir del geográfico; forman parte de la producción basada en el diseño y la planeación culturales, y son auténticos vehículos para el intercambio. Por esas vías se trasladaban las personas, que a su vez eran portadoras de objetos y tradiciones, de bienes y de ideas, ejes articuladores de procesos históricos. Sin duda, esas rutas tuvieron un papel activo en la vida cotidiana al conectar distintos lugares –cuya relevancia estaba determinada por el nivel de desarrollo

social–, en distintas regiones y épocas. Es por ello que la complejidad de las instituciones culturales, económicas, políticas y religiosas llevó a que se formalizaran estas vías de intercambio terrestre, mediante la transformación del entorno natural.¹¹

Aunque se sabe que existieron caminos prehispánicos, tal vez desde el periodo arcaico (8000 – 2000 a.C.)¹², el tiempo frecuentemente los ha borrado de la faz de la tierra. Entonces, ¿cómo puede determinarse el trazado que tuvieron?

El método principal que se usa es el arqueológico, ya que habitualmente no hay vestigios que permitan confirmar directamente su existencia:

Las rutas de comunicación prehispánicas se estudian a partir del hallazgo de objetos culturales en sitios apartados de su lugar de origen, y se les relaciona con temas como el comercio, tributo, conquista, distribución de materiales (“difusión”), contactos y relaciones culturales (conocimientos y tradiciones), etcétera; acciones que necesariamente se llevan a cabo a través de la comunicación, transporte o comercio, y cuyas evidencias ayudan a reconstruir una ruta. Así se ha podido conocer como viajaba la obsidiana a larga distancia. Las rutas más antiguas eran inicialmente cortas pero con el tiempo llegaron a formar largos trayectos. Para la época colonial, se cuenta con evidencias de los caminos por las crónicas del siglo XVI, archivos, calzadas y puentes aún existentes, que facilitan en cierta manera la reconstrucción de la ruta.¹³



Figura 4. Cargador contemporáneo. Forma de transporte característica de la época pre colonial.¹⁴ Los restos humanos prehispánicos muestran importantes deformaciones en la columna vertebral, resultado del uso del mecapan, utensilio que ayudaba a sostener la carga.¹⁵

Estas evidencias, correspondientes a épocas más recientes, como la colonial, pueden ser documentales. La tecnología contemporánea permite reconocimientos mediante el trabajo de campo, que incluye fotografías aéreas y de satélite y aún técnicas de reconstrucción a partir del trazado de caminos actualmente en uso.¹⁶

2.2 Límites del intercambio comercial prehispánico

Con respecto a otros pueblos europeos y asiáticos, la productividad¹⁷ del transporte era muy baja. Los profundos cambios climáticos ocurridos en el territorio mexicano en el holoceno temprano (10,500 – 6,500 a.C.) determinaron la desaparición de los grandes animales. Mamuts, mastodontes, camélidos, bisontes gigantes y caballos, que podrían haber sido domesticados, al menos en algunos casos, ya no existían cuando las sociedades autóctonas habían alcanzado el suficiente grado de madurez para utilizarlos en la producción de alimentos, construcción, minería, etcétera.¹⁸

Aunque los primeros testimonios existentes respecto a las condiciones generales de los caminos fueron del siglo XVI (v. infra, testimonio de Motolinía) es evidente que corresponden en general más a una instantánea prehispánica que colonial, ya que el total predominio español sobre la vida económica de la Nueva España aún tardaría varios decenios:

En la época prehispánica los caminos eran más rectos debido a que los tamemes (fig.4)¹⁹ no requerían de espacios amplios para circular; en pendientes muy pronunciadas subían

17. Entendida genéricamente como “capacidad o grado de producción por unidad de trabajo”.

18. Semo, 2006:63-64

19. Vocablo castellanizado proveniente del náhuatl, y que originalmente era tlamemeh o tlamamah de tla = algo y memeh o mamah = cargar y designaba a los cargadores que mediante el mecapan, un artilugio (un tipo de cuerda) que se sujetaba en la frente, transportaban mercancías que se cargaban en la espalda en un petlacalli, una caja tejida de una especie de caña y cubierta de cuero con una capacidad de dos arrobas (23 kg) en jornadas de cinco leguas (unos 28 km) aunque el viaje total podía alcanzar las 300 leguas. García, 2001:42

11. Fournier, 2006:27

12. Fournier, 2006:33

13. Lira, 2010:129

14. Fournier, 2006:31

15. Lira, 2010:145

16. Ortíz, 2006:38

10. Semo, 2006:220

por escaleras hechas con troncos de árbol. En el virreinato se requirió de caminos más amplios y con pendientes menos severas para la circulación de recuas, carruajes y carretas. Lo sabemos gracias a testimonios como el de Motolinia: 'Otros pasos eran muy ásperos, subíamos por escaleras...eran hechas de un palo sólo, hechas unas concavidades, cavado un poco en el palo, en que cabía mitad del pie, y sogas en las manos.' Además de Motolinia existe el testimonio de del Paso y Troncoso: 'respecto a que los caminos eran [...] tan angostos [...] tan derechos y medidos por regla o nivel que [...] no lo torcían un punto'. Aparte de las rutas de montaña, en la costa hay múltiples ríos que en sus partes bajas son navegables (fig.5).²⁰

Y era mucho más conveniente usar estos ríos navegables como, a modo de ejemplo, el Papaloapan y el Blanco que llega a Alvarado:

Las rutas fluviales presentan ventajas para el transporte de mercancías cuando se carece de bestias de carga, ya que en una balsa, una persona puede transportar el peso que cargarían veinte tamemes sobre sus espaldas; además, se evita el tener que conseguir piraguas para cruzar ríos cuando se sigue una ruta terrestre. El inconveniente está en la época de lluvias, cuando los ríos crecen y se vuelven peligrosos, amenazan con arrastrar las embarcaciones y es imposible navegarlos contra la corriente.²¹

Una ventaja decisiva es el costo del transporte, parte fundamental en la composición del precio final de cualquier transacción comercial, que en canoa podría haber sido 2.5% respecto



Figura 5. Además del transporte de productos por tamemes, los pueblos de la Cuenca de México recurrían a canoas, un medio especialmente eficiente en el entorno lacustre de la región. Códice Mendocino, f. 60r ²²

al del tameme por día.²³ Aunque el dato se refiere al área comercial mexicana y podría haber variaciones según el tiempo y lugar considerados, la carga soportable en una canoa llegaba a los 1000 kg,²⁴ mientras el cargador solamente podía llevar unos 23 kg²⁵ y además había que avituallarlo. La balsa tenía una capacidad de carga menor que la canoa (tal vez la mitad), pero de todas maneras el transporte fluvial implicaba una ventaja apreciable sobre

el de los tamemes, y siempre se prefería de ser posible.

En la época colonial, la introducción de las mulas permitió una verdadera revolución en el comercio mediante vías terrestres, ya que de dos arrobas que cargaba el tameme se pasó a diez arrobas (115 kilos) por animal, aunque hubo que modificar los caminos existentes o trazar otros nuevos, ya que no solamente era materialmente imposible encaramarse a troncos de árbol para superar obstáculos, tal como indica Motolinia, sino que se requerían vías más anchas que las necesarias para el paso de un solo hombre.

De lo anterior se concluye que, en el mundo prehispánico, los precios del transporte de mercancías de bajo o alto valor comercial por unidad eran iguales, es decir que costaba lo mismo cargar un kilo de maíz, en general un producto barato, que uno de plumas de quetzal, un bien de lujo. Considerando hipotéticamente que el transporte durara varios días, en la estructura final del precio, en términos porcentuales, el bien suntuario era afectado sólo en pequeña medida, pero una mercancía de uso común como el maíz o el frijol recibía un fuerte impacto en el precio que pagaba el consumidor. Esto influyó decisivamente en el comercio a larga distancia, ya que el abastecimiento de bienes de consumo inmediato se satisfacía mejor localmente y los productos similares traídos desde lejos no podían competir:

Aunque cada ciudad era el centro de un intenso tráfico y a pesar de la importancia que tenían los pochteca [comerciantes viajeros mexicas] el comercio a larga distancia era muy poco en comparación con el intercambio local. El costo del transporte por tierra era tan alto, que las ciudades sólo estuvieron relacionadas

por un comercio de bienes preciosos relativamente menor.²⁶

Al producirse la conquista española no había una perspectiva clara de una mejoría en la tecnología que hubiera permitido asegurar un aumento decisivo de la productividad del comercio.

Otro límite al que habían llegado los pueblos civilizados prehispánicos era de tipo cultural y por ello se podría decir "intangible": una especie de helenismo, similar al implantado en Grecia y zonas de Oriente Medio, una vez que la creatividad griega en todos los campos había terminado y fue clara la supremacía del poder militar macedonio en la segunda mitad del siglo IV a.C. En Mesoamérica hubo una versión local según supone Paz:

A pesar del justo descrédito en que han caído las analogías históricas, de las que se ha abusado con tanto brillo como ligereza, es imposible no comparar la imagen que nos ofrece Mesoamérica al comenzar el siglo XVI, con la del mundo helenístico en el momento en que Roma inicia su carrera de potencia universal. La existencia de varios grandes Estados y la persistencia de un gran número de ciudades independientes, especialmente en la Grecia insular y continental, no impiden, sino subrayan, la uniformidad cultural de ese universo. Seleúcidas, tolomeos, macedonios y muchos pequeños y efímeros estados no se distinguen entre sí por la diversidad y originalidad de sus respectivas sociedades, sino por las rencillas que fatalmente las dividen. Otro tanto puede decirse de las sociedades mesoamericanas. En unas y otras diversas tradiciones y herencias culturales se mezclan y acaban por fundirse.

20. Morante, 2010:111

21. Morante, 2010:111

22. Hassig, 2006:54.

23. Hassig, 2006:58

24. Hassig, 2006:58

25. Hassig, 2006:58

26. Hassig, 2006:57.

La homogeneidad cultural contrasta con las querellas perpetuas que las dividen.

En el mundo helenístico la uniformidad se logró a través del predominio de la cultura griega, que absorbe a las culturas orientales. Es difícil determinar cuál fue el elemento unificador de las sociedades indígenas. Una hipótesis, que no tiene más valor que el de apoyarse en una simple reflexión, hace pensar que el papel realizado por la cultura griega en el mundo antiguo fue cumplido en Mesoamérica por la cultura, aún sin nombre propio, que floreció en Tula y Teotihuacán, y a la que, no sin inexactitud, se llama 'tolteca'.²⁷

Según esta hipótesis hay una restricción en la difusión cultural, es decir que no cualquier elemento se difunde de una localización cualquiera a otro lugar, tal como ocurre hoy con la moda que puede llegar de cualquier parte, aunque sea efímeramente. En realidad se requirió culturas vigorosas, que dejaron una profunda huella en su momento, como la griega o tal vez, como postula Paz, la de Tula – Teotihuacán que hubieron impresionado profundamente a la posteridad para que sirviera como base para ese modo de vivir vegetativo y de disputas mezquinas.

Ambos tipos de elementos limitantes están relacionados, es decir que los caminos funcionaron como vasos comunicantes para difundir pautas culturales, pero si no hay una alimentación permanente de estas tampoco hay nada nuevo que transmitir y se llega al estancamiento. La situación es similar a la de un río cuyos veneros en una montaña se secan por algún motivo, sea el cambio climático que produce un calentamiento atmosférico natural, la activi-

dad humana o cualquier otro: su cauce se vacía y no se renueva el abastecimiento de agua.²⁸

2.3 Renovación cultural tras la Conquista

La Europa de 1500 no sólo no estaba culturalmente congelada, sino más bien se agitaba en un auténtico estado de ebullición social y era una especie de hervidero cultural. El Renacimiento había llegado a la Iglesia católica y no únicamente a través de las artes plásticas. Las nuevas corrientes de pensamiento, a las que no se supo adaptar la curia, iban a terminar en un amargo cisma que aún perdura.

Cada reino era muy distinto a los demás y, por si no bastara, las particularidades regionales rayaban en la autonomía. Por ejemplo, Borgoña, la Armorique (Bretaña) –bajo la autoridad del rey francés desde unos pocos años antes de 1500– y la Île de France, patrimonio real, eran entidades muy diversas, aunque constituyeran regiones del reino de Francia. El Renacimiento, que estaba terminando en Italia, no había comenzado en España, que se hallaba aún sumergida en la arquitectura en el estilo isabelino (gótico recargado). Para desesperación de Maquiavelo (murió en 1526) las ricas ciudades italianas eran incapaces de librar guerras con ejércitos propios (y aún menos aptas para promover la unificación de la península) y dependían de los mercenarios y sus condottieri. En cambio, debido a la contienda de siglos contra los moros, España era un país prácticamente militarizado que contaba con un poderoso y experimentado ejército. Ser católico era

28. El punto de vista de la "uniformidad cultural" que de hecho indica una existencia socialmente vegetativa, es compartido por unos (Spengler, 1989:129,219) y rechazado por otros (Soustelle. 2013:49-50).

muy distinto en Alemania que en algún país con costas al Mediterráneo. Incluso la Iglesia católica estaba lejos de la uniformidad burocrática contemporánea, y en una orden –como la franciscana– había algunos conventos en los cuales los frailes llamados "conventuales" sólo pretendían ir pasando lo mejor posible y otros en los cuales se exigía una verdadera austeridad y celo apostólico: ahí profesaban los frailes observantes.

Así fue como se encontraron frente a frente dos cosmovisiones muy diferentes: una cultura que vivía vegetativamente y que había llegado a una especie de inmovilismo (el "helenismo" de Octavio Paz), la prehispánica, y otra, la española, influenciada en general por el resto de Europa, en la cual bullía la vida y que estaba en plena expansión. A partir de este violento choque se sentaron muchas de las bases del actual México.

Además, especialmente en España, una coincidencia de circunstancias (la rendición de la Granada musulmana, el descubrimiento de América, la expulsión de los judíos, todas en 1492, el auge del Renacimiento en todas sus manifestaciones, etcétera) generó una vitalidad social que avasalló a las antiguas civilizaciones mesoamericanas. En particular, la renovación de las tres órdenes mendicantes que llegaron a la Nueva España (los franciscanos en 1524, los dominicos en 1526 y los agustinos en 1533) comenzó en España en el siglo XV, mucho antes de los viajes de Colón y fue una política implementada desde el poder. Su ejecutor fue el cardenal Jiménez (o Ximénez) de Cisneros²⁹ quien murió en 1517, el mismo año en que Lutero dio a conocer sus 95 tesis en la iglesia anexa al palacio de Wittemberg,

es decir que la reforma española se anticipó en mucho a la protestante y por lo tanto, no fue una reacción a ésta.

Es bien conocido que los primeros frailes de las tres órdenes mendicantes que llegaron a catequizar a los pueblos recién descubiertos estaban imbuidos por un verdadero espíritu evangelizador, es decir, no se trataba de gente que iba a cumplir una labor que le encargaba algún "jefe", sino que la hacía por una profunda e íntima convicción. Por supuesto, todos, destinados a las incomodidades e incluso a una no muy improbable muerte por las pésimas condiciones sanitarias durante el viaje hacia el Nuevo Mundo, provenían de los conventos de los observantes.

Fue así como apareció una nueva pauta vigorosa que enganchó a México en un papel subordinado y mediatizado en la zona cultural que más adelante sería conocida como "Occidente", aunque la evidencia parece indicar que lo prehispánico siempre estuvo (y sigue estando) vivo en lo profundo del ser mexicano.

3. Nodos en los caminos

3.1 Estructura social y producción.

Comparación con el capitalismo contemporáneo

En las sociedades preindustriales sus estructuras aparecían inextricablemente vinculadas a la producción, incluso de excedentes. En el mundo prehispánico, aun en el caso de localidades especializadas en la elaboración de ciertas mercancías, como algodón, por ejemplo,³⁰ toda la sociedad participaba en la vida económica.

27. Paz, 1959:82

29. Kubler, 1992:16

30. Semo, 2006:219

No hay nada más alejado de esto que una empresa maquiladora contemporánea cuya única razón de estar en una localidad cualquiera es que el lucro obtenido sea suficiente para que se justifique su permanencia ahí. Cualquiera puede acceder a un empleo, sea lugareño o foráneo, dado que los únicos requisitos son tener la calificación laboral necesaria y aceptar las condiciones de trabajo. Así como llegó, a los pocos años después de instalada, un día cualquiera la empresa puede desaparecer o ser trasladada a las antípodas: no hay ningún nexo importante con la comunidad en medio de la cual se asienta, excepto que en general sus empleados se abastecen en el lugar y se pueden generar ciertas conexiones económicas y sociales derivadas. Esto es una relación de tipo capitalista.

Por el contrario, en una comunidad prehispánica, un sitio de producción o de concentración de mercancías de los alrededores ubicado sobre un camino, podía durar en ese carácter por siglos. Una modificación radical, como por ejemplo el fin de la demanda de los artículos que producía o un alejamiento importante de la ruta comercial que pasaba por el lugar, hubiera dislocado toda la organización social, que así condenaba a la población local a la pobreza, mientras que en los nodos o puntos importantes en la ruta comercial se alcanzaba la prosperidad. De ahí la marginación histórica y la pobreza derivada de ella en la Sierra Negra y de Zongolica en Puebla y Veracruz, respectivamente. La autopista moderna también excluyó, en su momento, al valle de Maltrata de las rutas principales de comercio.³¹

Para muchas de estas poblaciones contemporáneas la solución, si se le puede llamar así, que encontraron sus habitantes, fue la emigra-

ción hacia las grandes ciudades mexicanas en otras épocas y hacia los Estados Unidos desde hace decenios. Pero eso sólo es posible por la libre contratación individual que permite el capitalismo al asignar al trabajo un valor en dinero, independientemente del individuo que lo desempeñe. Pero en la Nueva España del siglo XVI la integración de la producción a la estructura social seguía siendo importante, de manera que las unidades productivas (como los gremios) aparecían entrelazadas a la jerarquía social. Por consiguiente, no era posible simplemente llegar a la Ciudad de México, instalar una curtiembre o una platería y comenzar a vender las mercancías manufacturadas al primero que tuviera los recursos monetarios para comprarlas. Si eso se aplicaba a la Ciudad de México, hay que considerar que las comunidades rurales eran mucho más cerradas.

Por ejemplo al realizarse la fundación de la ciudad española sobre las ruinas de Tenochtitlán, la traza en damero que diseñó Alonso García Bravo por órdenes de Cortés excluyó a los vencidos (excepto a algunos miembros de la aristocracia indígena) que fueron relegados fuera de sus límites, como aconteció en la fundación ritual de Roma (753 a.C.), que destinó un predio aparte de la ciudad al *asylum*, donde se aglomeraban los plebeyos. Esta dualidad entre una ciudad de configuración formal y religiosamente consagrada y unos suburbios en los cuales se apiñaba promiscuamente una multitud, no era extraña en la Italia de aquella época. (Fustel de Coulanges, 1994:96-97).³² Es decir, que en el siglo XVI la asignación de lotes, muchas veces en carácter de recompensa a los aventureros que acompañaron a Cortés, los repartos de títulos nobiliarios y de puestos eclesiásticos y po-

líticos configuraron una estructura social en la que la atribución correspondiente de mercedes de tierras, encomiendas, concesiones comerciales, etcétera, apuntalaban monetariamente la posición social. Así, se percibe una organización socialmente rígida, en la cual cada individuo, en general y considerando cierta movilidad social que siempre ha existido, tenía su lugar determinado desde el nacimiento a la muerte. Esta situación duró por lo menos hasta la proclamación de la independencia efectiva de España (1821), aunque tal vez podría datarse su finalización en la época de las excomuniones de los monjes, hacia la década de 1860.

Además, hay que tener en cuenta que el abismo social que existía entre una posición “alta” y otra “baja” en esta estructura novohispana (y casi podría decirse mundial, si se exceptúa a aquellas sociedades no muy estratificadas, como las de cazadores y recolectores) también era sociológico y no únicamente de riqueza material. No bastaba con enriquecerse para lograr inmediatamente el ascenso social: seguramente, la costumbre contemporánea de llamar a cualquiera por el apelativo “señor”, en el siglo XVI hubiera asombrado tanto a los aristócratas como a los desposeídos.

3.2 Ciudades intermedias y de intercambio

Tal como se indicó (v. supra), las mercancías de uso común (como maíz o frijol) se podían encarecer excesivamente si se transportaban a distancias lejanas, mientras que cualquier precio de las de tipo suntuario eran pagadas sin inconveniente por los aristócratas prehispánicos, para quienes la ostentación era parte esencial de su modo de vida. De esta manera, es probable que una porcentaje importante del transporte a larga distancia entre el lugar de

producción y la residencia del consumidor final correspondiera a artículos de lujo. Un ejemplo es la turquesa, traída a Mesoamérica principalmente desde yacimientos ubicados en el actual territorio de Estados Unidos, lo cual permite inferir que en la composición del elevado precio que pagaba el consumidor final, la parte por concepto del traslado de las piedras debía ser apreciable (fig. 6).³³

Ya desde hace mucho tiempo, existen teorías que vinculan la estructura social de Mesoamérica con la comercial. En esta conexión los caminos desempeñaban un papel relevante. Es de señalar que ni el trabajo ni la tierra eran productos comercializables como el jade o la turquesa.³⁴ Los puntos intermedios de intercambio en trayectorias de largas distancias en estas teorías han sido nombrados como “puertos de intercambio”.³⁵ Se trataba de ciudades o pueblos en que se reunían traficantes nacionales y extranjeros.^{36,37}

33. Melgar, 2010:156-157

34. Attolini, 2010:52

35. También se han identificado como “centros de comercio internacional” (Attolini, 2010:52), plataformas giratorias en las cuales las mercancías cambiaban de manos, antes de llegar a su destino final (Boulnois, 1986:88,95) y otros nombres por el estilo. Es evidente que en todos los casos aparecen intermediarios que obtienen una plusvalía para el soberano y los comerciantes locales a expensas del consumidor final, que es quien en realidad paga todos los costos. En la antigua Ruta de la Seda este simple expediente fue la base de la prosperidad de diversos reinos en la zona hoy conocida como Asia Central.

36. Attolini, 2010:52

37. Como era necesario comunicarse entre estas comunidades variopintas, siempre se adaptó algún idioma como lengua franca al modo del swahili (o suajili) en la costa africana oriental o al basic english de la globalización actual el cual, excepto quienes lo manejan como lengua materna, casi nadie habla muy bien, pero que es suficiente para entenderse en el comercio, turismo, etcétera. En el sur de Mesoamérica se sabe que los mercaderes mayas chontales impusieron su lengua, el chontal. Es probable que en otros lugares y periodos existieran otros idiomas con similares funciones. Los pri-

31. Lira, 2010:129

32. Martínez, 2004:41-43



Figura 6. Rutas del comercio de la turquesa ³⁸

Había puertos de intercambio que utilizaban vías fluviales, mucho más convenientes que las terrestres (v. supra), para largos recorridos, particularmente en la zona maya. ³⁹

meros misioneros de las órdenes religiosas usaron el náhuatl (no el castellano) en tal carácter e incluso, para catequizarlos, llegaron a enseñarlo entre indígenas que no entendían el idioma mexica (Ricard, 1995:119-127). En la “ruta de seda” el idioma usado fue el griego (Boulnois, 1986:89).

38. Melgar, 2010:157

39. Attolini, 2010:51

Se han propuesto dos modelos de intercambio:

El comercio, el intercambio y el tributo de recursos básicos y de lujo provocaron la movilización de las poblaciones y sus símbolos. Gracias a esta postura, en los últimos veinte años la comprensión de la estructura económica de Mesoamérica se ha transformado, ya que ahora se le sitúa inserta junto a otras instituciones del acontecer social, principalmente en los as-

pectos cosmogónicos y en su correspondencia con los diferentes nichos ecológicos. [Hay] dos variantes [propuestas] del modelo de redistribución en Mesoamérica: uno regido por el templo, posiblemente sin mercado, cuyo representante sería Teotihuacán; el otro, manejado por el palacio, con un mercado fuerte, como en Tenochtitlán. ⁴⁰ En una óptica sencilla, en esencia es la diferencia entre el Clásico y el Posclásico, con el predominio del templo y del cuartel sucesivamente.

El comercio no estaba totalmente sometido a los centros políticos siempre ubicados en las rutas comerciales, pero sí el movimiento de los tributos, aunque es evidente que los centros de poder ejercían una gran influencia sobre los lugares de producción, ya que podían promoverlos o arruinarlos, según su conveniencia.

Respecto a la zona maya:

[...] a menudo encontramos arqueológicamente centros ubicados en puntos estratégicos a lo largo de las principales rutas de comunicación interregional, sobre todo a lo largo de la costa peninsular, mismos que recibían o producían grandes cantidades de bienes comerciales. La pregunta que queda por resolverse en futuras investigaciones es si estos centros crecieron como resultado del dominio de las rutas comerciales, o si las rutas comerciales se trazaron de acuerdo con la ubicación de los centros existentes. ⁴¹ (fig. 7)

La anterior es una pregunta que podría generalizarse a todo el territorio que comprendió la Nueva España de los tiempos coloniales, pero no es improbable que ya desde los tiempos prehispánicos se hayan dado los dos casos. Por

40. Attolini, 2010:53

41. Attolini, 2010:71

ejemplo, en la época colonial la fundación de Puebla en 1531 determinó importantes rutas hacia la Ciudad de México y Veracruz. En cambio, cuando los aztecas decidieron arruinar a Huejotzingo (poco antes del advenimiento de los españoles) desviaron los caminos importantes por el centro y el sur del actual Estado de Puebla, beneficiando a pueblos que eran sus tributarios y estrangulando económicamente en forma gradual a los huejotzincas: así, respecto al caso de la ciudad de Puebla la causalidad se invirtió.

Las mercancías llegaban a su destino final en manos de comerciantes originarios del lugar. Es decir, si la mercancía llegaba a Tenochtitlán, quienes la transportaban eran pochtecas aztecas. Sin embargo, es evidente que muchos artículos provenían de lugares más allá de los dominios territoriales imperiales. Por consiguiente, en algún punto intermedio cambiaban de manos, por lo menos una vez en un “puerto de intercambio”. De hecho “[...] los señoríos constituían en lo general fronteras étnicas pues había, en ese espacio, la predominancia de un determinado grupo étnico de los muchos que lo componían.” ⁴²

Un caso de estos es el de Tuxtepec, que aunque desde tiempos antiguos funcionaba como enclave comercial, en el Posclásico se convirtió en el punto principal de intercambio en la región del Papaloapan y allí llegaban chinantecos, mazatecos y zoque popolucas. Se supone que también confluían mayas, mixtecos y tolteca chichimecas. En cambio no está claro si había barrios exclusivos para algún grupo de mercaderes de acuerdo a su nacionalidad. Las tropas de Motecuhzoma Ilhuicamina tomaron la ciudad hacia mediados del siglo XV y establecieron una guarnición.

42. Ávila, 2002:26



Figura 7. Las rutas de comercio permitían la vinculación de diferentes sistemas económicos y al mismo tiempo formas de vida de otros grupos humanos.⁴³

La lámina 26 del Códice Mendocino muestra la riqueza de los tributos que se captaban en Tuxtepec y que se enviaban a México Teno-

chtitlán. Por esta ruta caminaron las caravanas de pochtecas provenientes de México, con sus formaciones de tamemes. En Tuxtepec se dividían las caravanas que iban hacia el Soconusco de las que iban a la costa del golfo de Méxi -

43. Attolini, 2013:49



Figura 8. Muestra de la riqueza de los tributos que llegan a Tenochtitlán. Códice Mendocino, lámina 26.

co (a Xicalango). De regreso traerían sobre sus espaldas mantas de algodón con riquísimos estampados, trajes para guerreros, atados de plumas, pieles de jaguar, sartaes de cuentas de jade, trozos de ámbar, bezotes y pendientes de oro, peas de hule, cargas de cacao y tantos otros productos que iban hacia la corte real de los mexicas, a cientos de kilómetros de distancia.⁴⁴ (fig. 8)

44. Morante, 2010:114-115

3.3 Templos y comercio

En el complejo fenómeno de las ciudades productoras o intermediarias en el tráfico comercial, en el que aparece involucrada toda la estructura social y no solamente la unidad productora o comercializadora, la presencia del templo y del dios protector, especialmente relacionados con el modo de ganarse la vida de la población, es relevante en la mayoría de los casos (fig. 9).

En Tuxtepec se adoraba a Yiacatecutli, dios de los mercaderes, deidad nocturna, con el rostro pintado de negro, con su mecapan y un bastón en la mano.



Figura 9. Uno de los dioses de los pochtecas, Acxomucuil, probablemente una advocación de Tezcatlipoca. (Códice Fejérváry-Mayer) Tonalámatl (libro de los días) de los Pochtecas, p. 36.⁴⁵

45. León-Portilla, 2013:36.

También se le adoraba en otros sitios de las márgenes del Papaloapan, como Otatitlán, donde hoy se venera a un Cristo de rostro oscuro, como el de Tlacotepec, Puebla. Este hecho vincula sitios donde la dualidad santuario-intercambio era relevante y en los cuales el Cristo Negro se hace presente. Van desde el centro de México hasta Esquipulas, Guatemala. En el caso que nos ocupa, al parecer en el bajo Papaloapan, se une Yiacatecuhtli al Cristo Negro en un momento en que el culto prehispánico sucumbe ante los conquistadores.⁴⁶

Entre los pochteca (mercaderes viajeros del Altiplano, supuestamente originarios de Pochtlán, Xochimilco) Yacatecuhtli era su numen, el calpoteotl (dios protector) de los templos donde residía su sacerdocio. Antes de la partida de las expediciones a otras tierras se realizaban ceremonias que incluían sacrificios humanos. Entre los antiguos mexicanos representaba a la persona que tiene viveza o facilidad para hablar con gracia y engañar con sagacidad, que es condición típica de mercaderes.⁴⁷ Había otros dioses relacionados, como la hermana de la deidad principal Chalmecacuatla a la que se le ofrendaban en sacrificio esclavas ataviadas como ella. A Yacatecuhtli se le consideraba entre los mexicas “el que guía”, el de la nariz larga. Su cara aparece pintada de blanco y negro con dos borlas de plumas finas (quetzal) en medio de la cabeza y un báculo que era especialmente

venerado. Tal vez se trataba de uno de los seis caminantes celestes, identificable con el dios del fuego. Entre los mayas era el dios negro de la nariz larga y recta (Ekchuah), que además lo era de los caminantes y del cacao (que simbolizaba la riqueza) y por lo tanto además de protector de los mercaderes (ricos).

Había un entramado complejo entre la religión prehispánica, la estructura social y la producción y distribución de bienes muy distinta a la formalidad de “encargar una misa” para conmemorar ritualmente algún acontecimiento social en un barrio o de tipo familiar, tal como se hace en estos tiempos en las ciudades de la república mexicana. El templo, el dios y su conexión, o más bien identificación, a veces ambigua, con los dioses más importantes del panteón, eran un todo inseparable socialmente. La vida entera de los creyentes aparecía unida a la devoción debida a los dioses, y cualquier actividad comercial podía fracasar por impiedad.

4. Ejemplos significativos. Los grandes cambios en los Estados de Morelos y Puebla en el siglo XVI

El ya referido (v. supra) bien patrimonial inscripto desde 1994 en la lista de Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO bajo el título de Primeros Monasterios del Siglo XVI en las Faldas del Popocatepetl⁴⁸ abarca conventos que se encuentran en las siguientes poblaciones del estado de Morelos: Cuernavaca, Tepoztlán, Tlayacapan, Totolapan, Oaxtepec, Atlatlahucan, Yecapixtla, Ocuituco, Tetela del Volcán,

48. En este texto por brevedad se denominará “ruta de los conventos” o simplemente “ruta”



Figura 10. Portadas principales de los templos de dos ex conventos agustinos en el norte del estado de Morelos: Tlayacapan y Yecapixtla. En Tepoztlán (la tercera fotografía) aparece un ejemplo de la arquitectura dominica.

Hueyapan y Zacualpan de Amilpas. En el estado de Puebla, próximo a Morelos, en particular de Zacualpan de Amilpas y Tetela del Volcán se encuentran otras importantes edificaciones. Además, dentro de la misma “ruta” se consideró Tochimilco, Calpan y Huejotzingo. La declaratoria de Patrimonio de la Humanidad es un caso claro de reconocimiento a nivel internacional de pautas de similitud en el diseño arquitectónico (véase Fig. 10, a modo de ilustración parcial) debido a que sirvieron para los esfuerzos de evangelización en la Nueva España y algunos puntos más allá en América Latina (véase fig. 1 para la ubicación geográfica).

Si bien se trata de un ejemplo, es significativo que catorce conventos, cada uno de ellos perteneciente a alguna de las tres órdenes mendicantes que evangelizaron el territorio de la Nueva España y que fueron construidos

durante el siglo XVI, puedan ser descritos en términos completamente generales, lo cual se refleja incluso en las dimensiones físicas similares entre sí de sus espacios análogos, tales como claustros, atrios, etcétera. Eso demuestra al menos cierta “estandarización”, es decir, la puesta en práctica de la “traza moderada”, postulada en 1550 por el virrey Antonio de Mendoza.⁴⁹

Esta construcción coincidió con la demolición de todo el entramado social, económico y político prehispánico, lo cual se llevó a cabo no solamente por motivos políticos,⁵⁰ sino para

46. Morante, 2010:114-115

47. Hoy se diría que Yacatecuhtli tenía una extremada facilidad para la salesman talk. Los españoles lo compararon inmediatamente con su equivalente europeo pagano, el dios Mercurio (tal vez relacionado con la palabra latina merx, mercancía), que además de los mercaderes también cobijaba a los viajeros, a los pastores, a los oradores... y a los ladrones, dado que Yacatecuhtli, como éstos, era sumamente astuto. También era el mensajero de los dioses y guía del alma (psicopompo) de los que acababan de morir al “más allá”.

49. Salas, 1982:61

50. No es improbable que los españoles hayan observado el carácter fundamental de la religión prehispánica: “Como una poderosa armazón [la religión] sostenía todo el edificio de la civilización mexicana: no es, pues, de extrañar que cuando esta armazón fue rota por la mano de los conquistadores, el edificio entero haya caído convertido en ruinas.” (Soustelle, 2013:127)

afirmar el poder colonial debilitando los cacicazgos indígenas mediante nuevas divisiones administrativas, fundaciones de poblaciones al modo español con inmigrantes indígenas desarraigados de sus lejanas comunidades y otras disposiciones similares, sino porque la introducción de cultivos importados muy rentables, como el de la caña de azúcar, la cría de distintos tipos de ganado, las explotaciones mineras –técnicamente distintas a las que se practicaban en Mesoamérica en los tiempos prehispánicos–, impulsaron una verdadera revolución económica, que necesariamente tuvo un impacto sobre la estructura social.

Casi todas las localidades en las cuales se construyeron los conventos de las órdenes mendicantes de la “ruta” en las vertientes del Popocatepetl, fueron nodos en los caminos del comercio regional y hacia los puertos lacustres de los lagos del Altiplano, pero divididos en dos circuitos: uno ubicado en el actual Estado de Morelos y otro en el de Puebla. Por consiguiente se tratan por separado (Fig. 1).

4.1 Estado de Morelos

4.1.1 Antecedentes prehispánicos lejanos

Un antecedente lejano señala que Chalcaltzingo (1500 – 1200 a.C.) fue, a lo largo de su existencia, el asiento de un intenso desarrollo urbano, científico y cultural. La evidencia arqueológica sugiere que desarrollaron una gran actividad comercial hacia regiones cercanas a las costas del Golfo y del Pacífico, respectivamente.⁵¹

En épocas más recientes, desde el 830, Morelos se pobló con algunas de las siete tribus nahuatlacas provenientes desde el mítico Aztlán o Chicomostoc (las siete cuevas). La primera tribu, la de los xochimilcas, llegó hasta el sur de la cuenca de México, a Xochimilco, abarcando también el norte del actual Morelos, ocupando las localidades hoy conocidas como Tetela del Volcán, Hueyapan, Tlalminilulpan, Ocuituco, Jumiltepec, Zacualpan, Temoac, Tlayacapan, Totolapan, Tepoztlán y otros. Asimismo, se ha registrado la presencia menor de la segunda tribu nahuatlaca, la de los chalcas, establecida en Nepoapulco y Ahuatlán.⁵²

La quinta tribu de los migrantes, la de los tlahuicas, ocupó la parte centro y sur del estado de Morelos y estableció su capital en Cuauhnáhuac (Cuernavaca).⁵³ Este grupo “pobló la parte meridional del Anáhuac, al otro lado de la serranía de Axochco [Ajusco], territorio que es hoy el estado de Morelos”.⁵⁴ Además del señorío de Cuauhnáhuac, fundó los de “Yauhtepec, Tetlamatl, Huaxtepec, Xiuhtepec, Yecapichtla, Tlahquitenanco y [...] Ocuituco, confundiéndose con los restos de las tribus que con anterioridad habían poblado la región”, como sería el caso de los xochimilcas, quienes habían creado los señoríos de Tepoztlán y Tlayacapan; o los chalcas, que fundaron Totolapan.⁵⁵

Anteriormente, también hubo influencia tolteca, desde su paso –hacia el 603– por Morelos en su camino hacia Tula hasta 1116, cuando huyendo de su destrucción buscaron refugio en Totolapan y se esparcieron por Plan de Amil-

pas (hoy Cuautla) y la cañada de Cuernavaca. También se establecieron en Tepoztlán, Xochimilco, Mazatepec, Tlalquitenango, Tlatzapán y Oaxtepec. Se ha reconocido también la presencia de algunos grupos chichimecas que penetraron en Morelos por Malinalco.⁵⁶

En resumen, y precisando los alcances de las migraciones de tribus desde Chicomostoc, se puede decir que según las fuentes provenientes de la tradición mexicana, chalca y tlattelolca, los xochimilcas y los tlahuicas se incluyen entre los grupos migrantes nahuas en tiempos inmediatos al derrumbe del Imperio tolteca, luego del año 1156 d. C., y se asentaron en lo que hoy es el actual estado de Morelos. Los xochimilcas se establecieron al noreste (Tepoztlán, Tlayacapan, Totolapan, Hueyapan, Xumiltepec, Tlamimilulpan, Tetela del Volcán y Ocuituco) y en las laderas sur del Popocatepetl (Tlacotepec, Zacualpan y Temoac), mientras que los dominios de los tlahuicas abarcaron la parte oeste de Morelos, es decir, la “provincia de Cuauhnáhuac”, y en el este se extendían hasta Yauhtepec, Huaxtepec y Yacapichtlan.^{57,58} (Fig. 11).

4.1.2 Los señoríos principales en Morelos: Cuauhnáhuac y Huaxtepec

El Tlatocayocatl, señorío basado en una ciudad-Estado, controlaba una zona rural (hinterland), que tributaba a la ciudad, en la cual tenían lugar actividades agrícolas y artesanales, aunque cada una de estas ciudades poseía

su rango y podía ser a la vez tributaria de otra más poderosa.⁵⁹

Desde principios del siglo XIII (1200-1220) los señoríos xochimilcas y tlahuicas tuvieron el control político y económico del territorio morelense. Sin embargo, estos dos pueblos se verían hostigados a fines del siglo XIV por los mexicas y en 1438, una vez conquistada Cuauhnáhuac por Itzcóatl, se institucionalizó el pago de tributos a los aztecas, quienes en torno a las dos grandes provincias tributarias, Cuauhnáhuac y Huaxtepec, agruparon los señoríos regionales más pequeños. Esta estructura administrativa subsistió hasta el advenimiento de los españoles.⁶⁰

En algunos documentos como la Matrícula de Tributos del Códice Mendocino y en las cartas de Cortés, se señala que estas dos jurisdicciones funcionaban a manera de centros rectores de dicho espacio. Desde ahí se dirigía y controlaba la economía de toda la región, sobre todo, la producción agrícola de temporal y bajo riego, la elaboración de textiles y el comercio; al mismo tiempo, se regía la organización política de la Tlanáhuac y se concentraba el pago de tributos. Finalmente, la región estuvo sometida a los pueblos que conformaban la Triple Alianza (Tenochtitlán, Texcoco y Tlacopac), hacia donde se enviaba una gran cantidad de productos muy requeridos para el consumo en la urbe.

Antes de la llegada de los españoles, la organización del territorio morelense estaba regida por la relación de sometimiento y tributación ya señalada. Este fue un hecho decisivo en la conformación de espacios durante esa época.⁶¹

51. Ávila, 2002:23.

52. Ávila, 2002:24

53. Ávila, 2002:24

54. Delfín, 2012:2

55. Delfín, 2012:2

56. Ávila, 2002:24

57. Maldonado, 1990:25-30

58. Delfín, 2012:4

59. Ávila, 2002:26

60. Delfín, 2012:4-5

61. Ávila, 2002:26

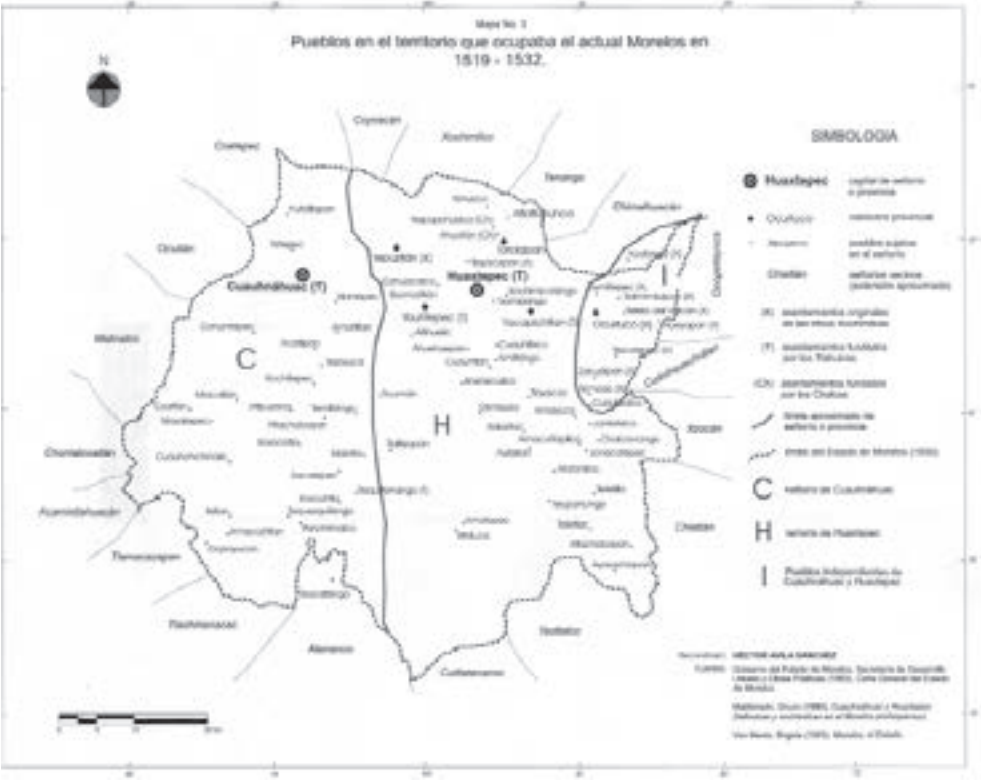


Figura 11. Pueblos en el territorio que ocupaba el actual estado de Morelos de 1519 a 1532. ⁶²

Existieron dos clases de tributo: en trabajo y en especie. El tributo en trabajo consistía en que los pueblos de Morelos proveían de mano de obra “para la construcción de obras públicas en Tenochtitlán como en la participación de empresas bélicas a favor de los mexicas”. ⁶³

Tanto la Matrícula de Tributos como el Códice Mendocino registran el tributo en especie entregado por las provincias de Cuauhnáhuac (con 16 pueblos) y Huastec (con 26 pueblos) a Tenochtitlán. ⁶⁴

62. Ávila, 2002:25
63. Maldonado, 1990:269

64. Delfín, 2012:4-5

4.1.3 Productos de la región y rutas de comercio

El producto emblemático de la región en tiempos prehispánicos fue el algodón, de la misma manera que desde el siglo XVI, tras la llegada de los españoles, este lugar relevante en la producción agrícola correspondió al azúcar.

En un primer momento, luego de 1398, es probable que el algodón de Morelos fuera transferido a los aztecas por medio del comercio y no por tributo o intercambio de regalos. Mucho tiempo antes de que el área de Morelos “fuera conquistada e incorporada al imperio mexica, los comerciantes mexicas estuvieron involucrados en la importación del algodón de Morelos hacia el Valle de México”. ⁶⁵ El cultivo del algodón fue un rasgo característico del Morelos prehispánico y aparece con frecuencia citado en las crónicas porque se daba “mucho en aquella provincia” de Cuauhnáhuac. Inclusive, era tal la importancia del algodón que este se usaba, al igual que el cacao, como unidad de intercambio en las transacciones comerciales en el Morelos prehispánico. ⁶⁶ Sin embargo, una vez que las ciudades del actual Estado de Morelos cayeron definitivamente bajo la férula de los aztecas, las cosas no eran tan sencillas que permitieran a los pueblos tributarios simplemente pagarles con productos regionales:

El mercado fue el sitio donde se reunían personas de regiones distintas para intercambiar bienes y registrar productos a fin de cumplir con los variados tributos. El algodón, el papel, los frutos de tierra caliente y la cal eran los bienes que los tlahuicas intercambia-

65. Maldonado, 1990:255.
66. Delfín, 2012:4-5

ban con gente del altiplano central y de regiones más alejadas. Los tlahuicas debían satisfacer las demandas de sus señores y de la nobleza india acudiendo a mercados del Istmo [de Tehuantepec] por cacao, oro y plumas de quetzal. Los cronistas afirman que durante el gobierno de Ahuizótl los comerciantes tlahuicas recorrían la ruta del Istmo de Tehuantepec amparados por las armas de la Triple Alianza lo cual da una idea de la distancia que recorrerían y de su capacidad para beneficiarse por ser tributarios del imperio. ⁶⁷

Los tributos eran concentrados y entregados en los dos centros administrativos: Cuauhnáhuac y Huastec. Sin embargo, de los dos centros, el mercado de Cuauhnáhuac fue el más importante y se ubicaba cerca del predio donde estaría el Palacio de Cortés:

A él llegaban habitantes de pueblos cercanos para adquirir el artículo más preciado de la región: las mantas de algodón. También se proveían de sal, chile, frutos, madera de Huitzilac y otros frutos de tierra fría. ⁶⁸

Hubo un intenso tráfico comercial regional en las ciudades o “nodos” de los caminos prehispánicos de la “ruta de los conventos”. Es posible que una gran parte de este comercio se mantuviera durante la época de la construcción de los conventos franciscanos, dominicos y agustinos, hasta finales del siglo XVI. Si bien la irrupción de la producción azucarera introdujo importantes modificaciones, no solamente económicas, sino sociales e incluso raciales, estas se empezarían a manifestar en su plenitud a partir del siglo XVII.

67. Hernández, 2002:36
68. Hernández, 2002:36

4.1.4 La revolución de la caña de azúcar

La introducción de la caña de azúcar se realizó en forma casi inmediata a la conquista y no constituyó solamente otro cultivo trasplantado por los europeos a tierras americanas, sino que provocó profundos cambios económicos y sociales que no únicamente se debieron a un acomodo espontáneo de circunstancias, sino que fueron aprovechados por los españoles para cumplir los objetivos básicos de su “agenda” colonial: el cobro de impuestos a la población sometida y su catequización intensiva, mediante la concentración forzosa de aldeanos en las llamadas “congregaciones”,⁶⁹ pueblos de tipo español creados ex profeso. Quienes vivían dispersos en pequeñas comunidades, en lugares aislados en valles, laderas y montañas fueron conducidos ahí.

La mayoría se agrupó en los valles de Cuauhnahuac y Huaxtepec (donde se encontraba el 90% de los ingenios y trapiches del estado de Morelos) no solamente para controlar a la población sobreviviente a las epidemias que trajeron los europeos, sino para facilitar la recolección de impuestos y la evangelización. La mayoría de tales poblaciones tuvo lugar entre 1570 y 1605. Además, es necesario considerar

la inmigración forzosa, ya que no siendo suficiente la mano de obra indígena, se trajeron esclavos africanos, así como de Cuba y Filipinas.⁷⁰ De esta manera, fue afectada la composición racial de la población y la situación, además, fue aprovechada por los españoles para usurpar la propiedad de la tierra:

Las necesidades de personal en las grandes haciendas azucareras movilizaron a una parte de la población desde las partes altas a los valles cañeros de Cuernavaca y Plan de Amilpas [Cuautla]. Los españoles se apoderaron de tierras comunales obteniéndolas en régimen enfiteutico. Además, la reubicación en las llamadas “congregaciones”, que consistía en el traslado más o menos forzoso hacia poblaciones más grandes cercanas a las haciendas azucareras, llevó a que muchos pueblos quedaran vacíos; sus tierras abandonadas fueron ocupadas por españoles que se apoderaron de ellas, ocasionando reclamos y juicios que en ocasiones duraron siglos.⁷¹

Así, antes de que estuvieran en pie la mayoría de los grandes conventos de la “ruta” en las vertientes del Popocatepetl, la producción de azúcar ya era plenamente operativa en varias localidades y había comenzado la integración económica en el territorio del estado, no sólo en lo que respecta a los insumos para la producción azucarera, sino de otros cultivos distintos a los de la caña, que se realizaron las zonas templadas, como los del trigo y la cebada, destinados a los molinos de todo el estado.⁷²

Con los ingenios aparecieron modificaciones profundas, no sólo en las áreas donde estaban asentados los ingenios y trapiches, sino

en zonas extensas que fueron, de grado o por la fuerza, “integradas” a la producción azucarera. Para el transporte de la caña, para la tracción de los trapiches y la alimentación del personal de las haciendas azucareras se estimuló la cría de ganado de distinto tipo, hasta el punto de cultivar pastizales. También se plantaba maíz. Pero en realidad todos estos cambios tuvieron un profundo impacto ecológico, ya que acabaron con las sementeras de los pueblos. Particularmente destructivas con la vegetación fueron las cabras en los montes y en las zonas boscosas.⁷³

El azúcar se transportaba a la Ciudad de México mediante recuas de mulas que llegaban al sur por el Ajusco y a Chalco por el suroeste, desde donde eran llevadas por canoa (se necesitaban de ocho a diez horas de navegación) a la calle de Meleros (hoy avenida Corregidora) en la cual existían tiendas que comercializaban los productos de los ingenios. Esta calle, atravesada por la Acequia Real, fue cegada en tiempos del virrey Revillagigedo.⁷⁴

4.2 Estado de Puebla

La zona en la cual se encontraba el asentamiento prehispánico de Huejotzingo, ubicado en las laderas del Iztaccíhuatl, fue colonizado por distintos grupos indígenas, como olmecas y chichimecas, de manera que la serie de pueblos que vivían en la región terminaron fusionándose en un solo señorío. Formaban parte del sistema de estados del Altiplano y sus alrededores que luchaban entre sí, aunque en los primeros años del siglo XVI la Triple Alianza llevaba las de ga-

nar y la caída de Huejotzingo parecía cuestión de tiempo. En esa coyuntura se presentaron los españoles encabezados por Cortés.

Dado que Huejotzingo, en aquel entonces, tenía una densa población como Tlaxcala y Cholula, y además estaba en un punto geográfico intermedio entre Veracruz, lugar de desembarco de Cortés, y Tenochtitlán, se constituyó en un lugar adecuado para ser la base de operaciones de los españoles, a quienes los huejotzingas se sometieron enseguida. Por lo tanto, ahí se dio rápidamente el establecimiento de encomiendas (para Juan Valencia, en 1521, por orden de Cortés) y el comienzo de la evangelización: el convento franciscano de 1524 fue uno de los primeros en la Nueva España. El corregimiento se creó rápidamente en 1532 a la muerte de Diego de Ordaz, sucesor de Valencia.⁷⁵

Sin embargo, la organización prehispánica subsistió. Se mantuvo el poder de los caciques, siendo unos de apellido Mendoza los principales durante generaciones.⁷⁶

Tal como se indicó en el caso de Morelos, también en Puebla (y en otros lugares de la Nueva España) se obligó a los indígenas a “congregarse” en nuevos poblados. Por ejemplo en Puebla implicó el traslado de Tepeaca y Tecamachalco (1540–1543), el de Cuauhtinchan (1552) y el de Acatzingo (1557–1558).⁷⁷

Un caso típico de estas nuevas poblaciones del siglo XVI es el de Huejotzingo. El antiguo señorío indígena estaba formado por cuatro cabeceras; cada una de estas cabeceras tenía su asentamiento en una colina. Un sistema de barrancas mantenía separadas a las colinas

69. En tiempos más recientes hubo intentos de crear “congregaciones”, por ejemplo en Malasia por parte de los británicos en la década de 1950 y en Vietnam del Sur, donde ya había una importante presencia de tropas estadounidenses, mediante el programa de las Aldeas Estratégicas (anunciado en marzo de 1962), que buscaba concentrar la población rural del país en ciertos lugares, lejos de la zona de influencia de la guerrilla. La corrupción de las autoridades de Vietnam del Sur y la pésima ejecución del programa, no sólo facilitaron la actividad de los guerrilleros, sino que generaron mucho resentimiento contra el gobierno de numerosos campesinos comunes, quienes fueron desarraigados de sus aldeas, a las que estaban muy apegados, aunque inicialmente no les interesaba el conflicto entre el gobierno y los guerrilleros.

70. Ávila, 2002:36-37

71. Ávila, 2002:37-38

72. Ávila, 2002:36

73. Ávila, 2002:36

74. Delfín, 2012:15

75. Arimura, 2005:29

76. Arimura, 2005:30

77. Arimura, 2005:33

entre sí. El emplazamiento era muy adecuado para un señorío militarista que buscaba situar a su población en lugares casi inexpugnables, pero inconveniente para el plan español de tener a la población indígena reunida, accesible y asentada en espacios rigurosamente ordenados. Así que los frailes franciscanos empezaron por convocar a la población de las cuatro cabeceras en un pequeño poblado vecino: allí donde antiguamente los huejotzingas se reunían en el mercado, los frailes empezaron a congregarlos para la administración de los sacramentos. En 1528, cuatro años después de su arribo a la Nueva España, los franciscanos habían localizado un terreno en plano valle, alejado algunos kilómetros de los asentamientos prehispánicos, y allí fundaron la ciudad de Huejotzingo, la que hoy conocemos.⁷⁸

4.2.1 La importancia de los “nodos” de las rutas comerciales

En el actual estado de Puebla, en las cercanías del Eje Neovolcánico, y según la época, siempre hubo una ciudad importante, tanto desde el punto de vista militar como religioso que fue clave en el control del comercio hacia el Altiplano y el golfo de México.

Cholula se convirtió en un gran centro ceremonial durante el horizonte Clásico y por lo tanto fue contemporánea de Teotihuacán. Al parecer su función principal fue controlar el comercio interior del valle de Puebla-Tlaxcala y las rutas comerciales que conectaban al altiplano central con la costa del golfo y con la zona de Oaxaca. El centro ceremonial tuvo una gran expansión durante ese periodo que se re-

flejó no sólo en el número de edificios, sino en sus dimensiones y en su acabado.⁷⁹

Y viceversa, el dominio del tráfico de mercancías aseguraba el poder político y militar en la región:

Es probable que la decadencia de Teotihuacán y la relativa facilidad con que Cholula cayó en poder de los olmecas xicalancas se haya debido en gran parte a que el control de las rutas comerciales que conectaban al valle poblano con el golfo de México pasó a depender durante el Epiclásico (650 - 900) de la poderosa ciudad de Cantona, ubicada en el extremo nordeste de la altiplanicie poblana. Cantona fue planeada desde su fundación como una gran ciudad fortificada. Su ubicación estratégica ya le daba ese carácter y el control total de hombres y mercancías del Golfo hacia los valles de Puebla - Tlaxcala y México. Se conservan además importantes vestigios de las obras de defensa que se realizaron en la ciudad y que incluyen un foso en su límite con el valle, murallas, accesos controlados y varios puestos militares. [...] Fue abandonada hacia el 1050.⁸⁰

Siglos después, la historia se repetiría en Huejotzingo. Cuando las huestes de Cortés desembarcaron en Veracruz, la Triple Alianza ya había rodeado a los huejotzincas tomando zonas del centro y del sur del estado de Puebla, desviando las rutas comerciales a través de sus poblaciones tributarias, de manera que el debilitamiento de Huejotzingo solamente era cuestión de tiempo:

[...] el mapa de los pueblos que integran esta provincia tributaria permite apreciar

que la Triple Alianza no sólo había logrado rodear a los huexotzincas, sino que habían consolidado un corredor a lo largo del centro y el sur del valle poblano que permitía mantener el tráfico comercial entre los valles de México y Morelos (también provincia de la Alianza) con la costa del Golfo. Tepeyacac se convirtió en un importante centro comercial y comenzó un periodo de gran auge, como lo indica la gran cantidad de inmigrantes de la cuenca de México y de Cholula que se asentaron en la ciudad. Esta región y la de Coatzacoatlán, un poco más al sur, tributaban armas y hombres para participar en los combates contra los tlaxcaltecas y los huexotzincas. Cuauhquechollan también era una localidad importante que aportaba a la Alianza maíz y pinole, probablemente para las guarniciones y los ejércitos de paso.⁸¹

Hacia principios de la década de 1520, el territorio que controlaba Huejotzingo había disminuido considerablemente:

A la llegada de los españoles, el territorio dominado por Huexotzincos se había reducido a tres regiones, ubicadas en las laderas de la Sierra Nevada: la zona norte, que abarcaba el valle de Texmelucan, la central, en donde se localizaba la ciudad de Huexotzincos, enclavada en un lugar de difícil acceso en las barrancas que se abrían en las faldas de los volcanes; al sur los huexotzincas dominaban el fértil valle de Atlixco, que estuvo permanentemente amenazado por la codicia de la Triple Alianza. Entre la zona central y el valle de Atlixco se encontraba un pequeño señorío independiente, Calpan, cuyos gobernantes estaban emparentados con los de Huexotzincos y mantenían con ellos una alianza política y militar.⁸²

Esta conexión entre Huejotzingo, Calpan y Atlixco es añeja, y si bien los españoles tuvieron cuidado en separarlas en tres encomiendas diferentes (o corregimientos, según el caso) la integración regional y la afinidad racial se mantuvieron por lo menos hasta entrado el siglo XVII.

Por lo tanto, no hubiera sido de extrañar, aunque no hay evidencia histórica clara al respecto, que los españoles fueron percibidos por los huejotzingas y pueblos afines como una tabla de salvación y máxime que en Mesoamérica era casi lo habitual que cada tanto tiempo llegara una nueva tribu de invasores que modificaba toda la correlación de fuerzas políticas y militares de una región. Evidentemente, ningún habitante del mundo prehispánico podía suponer siquiera la enorme fuerza del imperio español, del cual Cortés y sus soldados solamente eran una avanzadilla. La situación desesperada de Huejotzingo explica la facilidad que encontraron los españoles para el total sometimiento material y espiritual de estos pueblos del noroeste del Estado de Puebla.

Es probable que Cortés, hombre de la Edad Media, pero también del Renacimiento, capta la práctica prehispánica, que no era tan extraña al mundo medieval europeo, de que el señor de una región dada dispusiera de tributos no sólo en especie, sino en forma de trabajo servil o de tropas auxiliares. Así, cuando los españoles se aprestaban a tomar México, los tlaxcaltecas y huejotzingas conformaron un ejército de 80,000 hombres que se dirigió a Chalco. Además, Cortés utilizó el territorio del señorío huejotzincos para acceder al valle de México; los pinares de las zonas aledañas sirvieron para fabricar los mástiles de los bergantines que participarían en el asedio de la ciudad de México, mientras el ensamble de los mismos

78. Arimura, 2005:33

79. Lomelí, 2001:29

80. Lomelí, 2001:31

81. Lomelí, 2001:43

82. Lomelí, 2001:39



Figura 12. Vista de la barda atrial del ex convento franciscano de Tochimilco hacia el volcán Popocatepetl.⁸³

se realizó en Texcoco y de allí eran llevados por tamemes huejotzincas hasta México.⁸⁴

Previamente a la toma de Tenochtitlán, y después de disponer de los medios materiales y de las tropas indígenas, los españoles, cuyos efectivos propios constituían un número insignificante, cerraron el cerco alrededor del valle de México. Después de tomar Cuauhquechollan, los españoles se dirigieron hacia Itzacan (Izúcar), punto estratégico para controlar la comunicación entre el Plan de Amilpas, o valle de Cuautla, las tierras bajas al sur de Atlixco y la Mixteca.⁸⁵

Otro poblado que sometieron fue Tochimilco, cuyo convento forma parte de la “ruta” del Popocatepetl (fig. 12):

En Tochimilco, pequeño estado en la ladera sudeste del Popocatepetl, la nobleza

local estaba emparentada con los señores de Xochimilco y gobernaban dos tlatoques, pero mientras uno escribió a Cortés en el otoño de 1520 su interés por acogerse bajo su protección, el otro se aprestó a enfrentarse a los españoles. Al final el señorío fue sometido como parte de los preparativos para aislar el valle de México antes del asalto final a Tenochtitlán.⁸⁶

4.2.2 Comercio y tributos

En la economía de la región se introdujo el ganado y el trigo, pero lo principal siguió siendo lo prehispánico, es decir, chile, maíz (Huejotzingo era el centro productivo más importante de Puebla) y grana cochinilla. Hacia mediados del siglo XVI apareció la seda, en particular en el eje Puebla–Oaxaca, pero la competencia de la seda filipina barata arruinó la citada industria.⁸⁷

Un producto fundamental de la región noroeste del Estado de Puebla fue la grana cochinilla. La grana cochinilla es un insecto (*Dactylopius Coccus*, o el nochiztli prehispánico) parásito del nopal del que se obtiene el colorante natural rojo carmín. Durante la época colonial se cultivaba en vastas regiones (por ejemplo en Huejotzingo, Cholula, Tochimilco y Hueyapan, y además en otros lugares como Oaxaca e Hidalgo) aunque luego los colorantes artificiales, más baratos, desplazaron la grana, hasta que su prohibición en algunas aplicaciones industriales en los años de la década de 1970 revivió el cultivo del colorante natural.

La cría de la grana cochinilla ya existía por lo menos desde los tiempos de Motecuhzoma,

ya que diversos pueblos tributaban grana, además de oro y piedras preciosas. Según el testimonio de John Chilton, navegante y espía inglés, la producción existía por lo menos en Tepeaca, Huejotzingo y Tecamachalco, y era exportada a España. Encomenderos y alcaldes mayores pronto comprendieron que estaban ante una verdadera mina de oro, pero que al mismo tiempo era una labor agrícola delicada que requería una mano de obra dedicada, no mercenaria, y numerosa. Estos requisitos sólo los cumplían los indígenas. Pero la explotación inicua de su trabajo por los españoles causó en la paciente población de Huejotzingo una rebelión: cansados de las vejaciones de un Alcalde Mayor, y de todas las ofensas acumuladas en el pasado, en una noche, en 1661, talaron todos los nopales que servían de sustento al insecto.⁸⁸

También desde Huejotzingo se enviaba trigo a importantes ciudades, como Puebla de los Ángeles:

El trigo procedente de los valles de Atlixco, Tepeaca y San Pablo dio lugar en 1541 al establecimiento de una alhóndiga en Puebla. Y con la incorporación de los granos de Cholula y Huejotzingo, Puebla se convirtió en la región agrícola más importante del virreinato desde fines del siglo XVI.⁸⁹

De Chalco llegaba la madera procedente de los bosques de Tlalmanalco y Amecameca, así como los productos de Huejotzingo, principalmente granos, a la Ciudad de México.⁹⁰

Conclusiones

En la Nueva España el siglo XVI conoció una fiebre de construcción de conventos, particularmente en el medio rural, que en los siglos posteriores del periodo colonial e independiente ni por asomo se repetiría. Los religiosos asumieron un papel catequizador entre los milenarios pueblos que los españoles acababan de “descubrir” dejando de lado el papel contemplativo que tradicionalmente tenían asignado. Una serie de circunstancias llevaron a que la jerarquía eclesiástica aceptara, a regañadientes, que desempeñaran un papel que en realidad correspondía al clero secular. Pero este, muy conforme con permanecer en las ciudades y disfrutar de sus comodidades, no estaba dispuesto a acudir al medio inhóspito –en el mejor caso– o al peligroso –en el peor– en el cual se desenvolvían los pueblos a los cuales se les iba a predicar la buena nueva.

A la España de Carlos V había llegado el Renacimiento, no sólo en forma de arquitectura, urbanismo y artes plásticas, sino en las ideas, especialmente las de Erasmo de Rotterdam, que tenía fervientes partidarios en los más altos cargos de la Corte. En el siglo XV, parte de las órdenes mendicantes, particularmente la franciscana, habían experimentado un regreso a la observancia estricta, en contraposición a los frailes de vida “conventual” que trataban de irse pasando lo mejor posible, sin caer en “excesos” apostólicos. Los reyes españoles, en particular Fernando e Isabel, habían apoyado la labor reformista del cardenal Jiménez de Cisneros, que impulsó una verdadera limpieza en la Iglesia española y creó anticipadamente, por suerte o por sagacidad política, los anticuerpos que bloquearon la influencia protestante en el imperio español, y al mismo tiempo preparó los cuadros religiosos que hacía

83. <http://www.reydocbici.com/tochimilco.html>

84. Salas, 1982:29.

85. Lomelí, 2001:52

86. Lomelí, 2001:54

87. Arimura, 2005:33

88. Coll-Hurtado, 1998:72

89. Valle, 1992:11

90. Jalpa, 2008:s/p

1521 e estaban listos para emigrar a la Nueva España y cumplir su labor evangelizadora.

La primera evangelización convencionalmente duró unos cincuenta años, desde 1523 hasta 1572, fechas de llegada de los franciscanos y de los jesuitas, respectivamente, a la Nueva España; además, coincidió con la construcción frenética de conventos en todas las zonas de Mesoamérica, en las cuales vivieron los pueblos prehispánicos civilizados que en general pagaban tributo a alguien, ya sea a su propio señor o al de un pueblo más poderoso.

Una vez que la Corona usó la indudable creatividad de los frailes para catequizar masas cuyas creencias religiosas tradicionales eran muy poco afines con el catolicismo, y que además no entendían el idioma castellano, se deshizo de ellos ofreciendo dos opciones: se iban a evangelizar a las tribus de cazadores y recolectores del norte de la Nueva España o regresaban a la vida contemplativa en los conventos. Sólo los franciscanos recogieron el guante, y junto con los jesuitas, sus misioneros partieron a lugares peligrosos (como Chihuahua) donde varios frailes de ambas órdenes murieron martirizados.

Si bien en el norte se fundaron conventos como el de Santa Bárbara (en 1574, por los franciscanos) en general predominaron las misiones, con construcciones más modestas que un convento. La razón básica fue la falta de disponibilidad de recursos monetarios y sobre todo la carencia de mano de obra gratuita o casi gratuita, tal como sucedió en el centro de la actual república mexicana.

Los grandes conventos de la "ruta" en las faldas del Popocatepetl, algunos de los cuales se contaron entre los primeros de América, pu-

dieron erigirse rápida y eficientemente porque se insertaron sin inconvenientes en una estructura económica y social milenaria, en la cual el comercio y sus caminos eran el combustible y los conductos, respectivamente, que movilizaban los recursos materiales, que a su vez permitieron la acción religiosa desde los monasterios de las tres órdenes mendicantes y que consolidaron el poder español, lo que se acostumbra describir mediante la manida frase de la "conquista espiritual".

Pero en el norte este proceso no pudo culminarse por diversas razones: aunque el celo apostólico de los frailes se mantuvo, no se logró la integración adecuada entre lo material (producción, comercio, caminos, etc.) y lo espiritual. La baja densidad de la población, su escaso desarrollo productivo (la mayoría de las tribus eran cazadoras y recolectoras), su apego a la libertad, propio de los pueblos socialmente primitivos, y especialmente la torpeza y corrupción de la burocracia española, estorbaron decisivamente la integración de estos territorios, de manera que las zonas más descuidadas, al norte del río Bravo, fueron anexadas fácilmente a los Estados Unidos a mediados del siglo XIX, porque las condiciones para ello ya estaban creadas desde fines del siglo XVI.

En el ejemplo elegido, Primeros Monasterios del Siglo XVI en las Faldas del Popocatepetl, tal como reza su nombre en la lista patrimonial de la UNESCO, la integración o, más bien, la simbiosis de todos los elementos espirituales y materiales se realizó exitosamente. Ello lo convierte en un caso particular –que se reproduciría en otros lugares– de cómo se sentaron algunas de las bases para la configuración de la moderna nacionalidad mexicana.

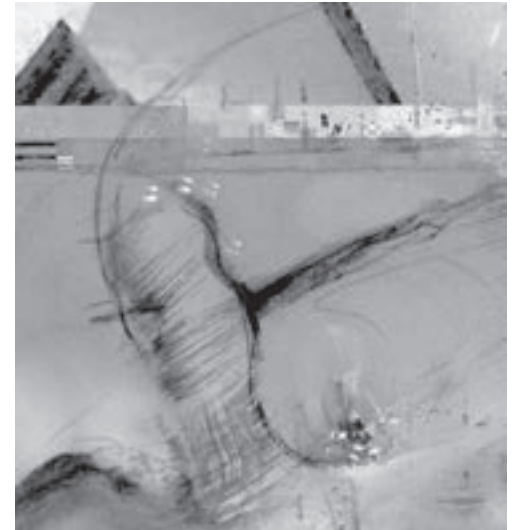
Bibliografía

- Arimura, Rie. (2003). El retablo mayor del templo franciscano del templo de San Miguel Arcángel, en Huejotzingo, Puebla (1584-1586) Estudio histórico historiográfico. Inédita. México. Tesis presentada para aspirar al grado de Maestro. UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, División de Estudios de Posgrado. 323 págs.
- Attolini Lecón, Amalia. (2010). "Intercambio y caminos en el mundo maya prehispánico". En Caminos y mercados de México. Coordinación de Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón. UNAM, INAH. Págs. 51 a la 78.
- Attolini Lecón, Amalia. (2013) "Los placeres del paladar. Los caminos de las mercaderías entre los mayas prehispánicos". En Revista Arqueología Mexicana, vol XXI-núm. 122. México, julio-agosto. Págs. 48 a la 53.
- Ávila Sánchez, Hector. (2002) Aspectos históricos de la formación de regiones en el estado de Morelos (desde sus orígenes hasta 1930). México. UNAM, Centro regional de investigaciones multidisciplinarias. 199 págs.
- Boulnois, Luce. La ruta de la seda, (1986). España, Ediciones Orbis, S.A., Col. Biblioteca de Historia. 258 págs.
- Coll-Hurtado, Atlántida. (1998). Oaxaca: geografía histórica de la grana cochinilla. UNAM, Instituto de Investigaciones Geográficas. México. Boletín No. 36.
- Delfín Guillaumin, Martha Eugenia. (2012). "Historia de la industria azucarera en el Valle de Cuautla, Morelos (México) durante la época colonial: aspectos físicos y humanos." Historiadores de la cocina (ONG). <http://www.historiacocina.com/historia/articulos/azucarmorelos.htm>

- Fournier, Patricia. (2006). "Arqueología de los caminos prehispánicos y coloniales". En Revista Arqueología Mexicana, vol XIV-núm. 81. México, noviembre. De la pág. 26 a la 31.
- Fustel de Coulanges, Numa Denis. (1994). La ciudad antigua. Estudio sobre el culto, el derecho y las instituciones de Grecia y Roma (1864), México, Editorial Porrúa, S.A., "Sepan cuantos..." No. 181. 299 págs.
- García Guzmán, Jorge. (2001) "Los vendedores ambulantes en la Ciudad de México. Planteamiento para un modelo econométrico". Inédita. México. Tesis presentada para aspirar al grado de Licenciado en Economía. UNAM. Facultad de Economía. <http://herzog.economia.unam.mx/secss/docs/tesisfe/GarciaGJ/cap1-1.pdf>
- Hassig, Ross. (2006). "Rutas y caminos de los mexicanos". En Revista Arqueología Mexicana, vol XIV-núm. 81. México, noviembre 2006. De la pág. 54 a la 59.
- Hernández Chávez, Alicia. (2002). Breve historia de Morelos. México. COLMEX, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica. Serie Breves Historias de los Estados de la República Mexicana. 247 págs.
- Jalpa Flores, Tomás. (2008). Tierra y sociedad: la apropiación del suelo en la región de Chalco en los siglos XV – XVII. México. INAH. Volumen 527 de Colección Científica. 262 págs.
- Jordán, Fernando. (1989). Crónica de un país bárbaro. Chihuahua, México. Centro Libre de La Prensa, S. A. de C.V. 197 págs.
- Kubler, George. (1992). Arquitectura mexicana del siglo XVI. (1948). México, Fondo de Cultura Económica.
- León-Portilla, Miguel. (2013). "Los dioses de los pochtecas". En Revista Arqueología

- Mexicana, vol XXI-núm. 122. México, julio-agosto. De la pág. 42 a la 47.
- Lira López, Yamile. (2010). "El valle de Maltrata, Veracruz. Ruta de comunicación y comercio durante más de 3000 años". En Caminos y mercados de México. Coordinación de Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón. UNAM, INAH. De la pág. 129 a la 152.
- Lomelí Vanegas, Leonardo. (2001). Breve historia de Puebla. México. COLMEX, Fideicomiso Historia de la Américas, Fondo de Cultura Económica. Serie Breves Historias de los Estados de la República Mexicana. 430 págs.
- Maldonado Jiménez, Druzo. (1990) Cuauhnáhuac y Huaxtepec. México. UNAM, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias. 293 págs.
- Martínez Herrera, María Teresa G., (2004). "Proyecto de restauración para un uso actual de un inmueble histórico: el claustro del ex convento de la Merced". Inédita. México. Tesis presentada para aspirar al grado de Maestro en Arquitectura. Escuela Nacional de Conservación, Restauración y Museografía "Manuel del Castillo Negrete", INAH. 197 págs. y anexos
- Melgar Tísoc, Emiliano Ricardo. (2010). "Una relectura del comercio de la turquesa: entre yacimientos, talleres y consumidores". En Caminos y mercados de México. Coordinación de Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón. UNAM, INAH. De la pág. 153 a la 168.
- Morante López, Rubén. (2010). "Las antiguas rutas comerciales: un camino por las sierras nahuas de Puebla y Veracruz". En Caminos y mercados de México. Coordinación de Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón. UNAM, INAH. De la pág. 107 a la 128.
- Paz, Octavio. (1959). El laberinto de la soledad. México. Fondo de Cultura Económica, SEP, Colección Lecturas Mexicanas, número 27. 193 págs.
- Ricard, Robert. (1995). La conquista espiritual de México. Ensayo sobre el apostolado y los métodos misioneros de las órdenes mendicantes de la Nueva España de 1523-1524 a 1572. México. Fondo de Cultura Económica, Sección de Obras de Historia. 491 págs.
- Salas Cuesta, Marcela. (1982). La iglesia y el convento de Huejotzingo. UNAM, Instituto de Investigaciones Estéticas. 150 págs.
- Semo, Enrique (coord.). (2006) La antigüedad. Los orígenes: de los cazadores y recolectores a las sociedades tributarias 22,000 a.C.-1,519 d.C. Tomo I. México. UNAM, OCEANO. Colección Historia Económica de México. 352 págs.
- Soustelle, Jacques. (2013). La vida cotidiana de los aztecas en vísperas de la conquista. México. Fondo de Cultura Económica. 283 págs.
- Spengler, Oswald. (1989). La decadencia de occidente. Bosquejo de una morfología de la Historia Universal (1923), Tomo II. Madrid. ESPASA. 630 págs.
- Valle Pavón, Guillermina del. (1992). El camino México-Puebla-Veracruz. México. Gobierno del estado de Puebla. 99 págs.

De nodos, hitos y umbrales



Sobre la obra de Gerardo Toledo

María Eugenia Rabadán Villalpando
División de Ciencias Sociales y Humanidades
Universidad de Guanajuato

Dra. María Eugenia Rabadán Villalpando

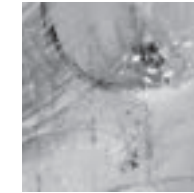
Semblanza

Doctora en Historia del Arte. Sistema Nacional de Investigadores. Profesora de Tiempo Completo, Coordinadora del Doctorado Interinstitucional en Arte y Cultura por la Universidad de Guanajuato. Departamento de Estudios Culturales, División de Ciencias Sociales y Humanidades.

Ha impartido cursos en licenciatura, maestría y doctorado sobre cultura visual, curaduría, historia, teoría y crítica del arte de los siglos XX al XXI en Universidad de Guanajuato, Universidad Autónoma del Estado de Morelos y, entre otras, Universidad Iberoamericana. Igualmente dictado conferencias por invitación y ponencias en congresos y coloquios internacionales en Arizona State University, Casa de las Américas de Cuba, Universidad de Guanajuato, Universidad Nacional Autónoma de México, la Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, entre otras. Es autora de cuatro libros colectivos publicados por estas universidades, así como artículos arbitrados en México, Estados Unidos de América y Cuba; mientras que sus exposiciones se han presentado en más de setenta países de todos los continentes.

En Estados Unidos de América dirige Bentley Gallery y Bentley Projects (2008-2009); en México dirige el Museo Nacional de la Estampa, CONACULTA/INBA (2001-2007) y la Subdirección de Artes Visuales, en Secretaría de Relaciones

Exteriores (1994-2001). Coordinó el inventario Museo Casa León Trotsky, 1997. Investigó Colección de Arte Internacional, Museo de Arte Contemporáneo Internacional Rufino Tamayo, CONACULTA / INBA (1992-1994).



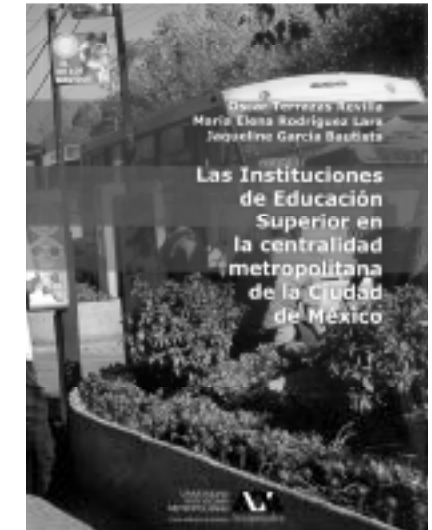
La reconstrucción del mundo en la obra de Gerardo Toledo tiene lugar en los medios virtuales –a los que accede en cualquier no-lugar entre México y Canadá, básicamente–. No obstante la obsesión tecnológica de la era, en su trabajo articula lo gráfico y pictórico a lo visual; sobrepone el dibujo a la fotografía, a la filmación, a la imagen formada en pantalla. En ello deja ver el conocimiento actual y evolutivo que tiene de su disciplina.

El performance sucede de una u otra forma en cada una de estas imágenes –digamos que integra su lenguaje–: las figuras humanas traslúcidas interactúan en ambientaciones que son, a la vez, zonas urbanas –avenidas en es-corzo, edificios, interiores...– y, al mismo tiempo, espacios virtuales [navegables] como los que nos constriñen ordinariamente. De momento, no parece que Toledo haya pensado que las figuras fuesen encarnadas, sino que propiamente son un dibujo entre las capas superpuestas de recursos de las imágenes. Hay que pensar en los sedimentos de colores, barridos o movimientos visuales y yuxtaposiciones de escalas que construyen / deconstruyen la visualidad de las obras: el espacio en el cual tiene lugar el acontecimiento: lo que Gerardo Toledo ha visto en el mundo real y el virtual. Al hacer lo visible, Toledo fundamentalmente trata de humanizar y socializar los espacios virtuales en un contexto estético –y ha teorizado bastante al respecto–, no fuera que las obras en los digital media quedasen deshabitadas como las pinturas no objetivas de Kasimir Malevich, las de Alexander Rodchenko o las de Varvara Stepanova, pero ¿por qué no? No dejo de pensar en la posibilidad de que el escarabajo sobre el texto se refiera a la presencia de Franz Kafka

en la existencia virtual en la que se ha formado el propio Toledo. Después de todo, la metamorfosis está en la base de la experimentación de las múltiples identidades que, en algún punto de sus estudios, lo llevaron a pensar el intercambio estético de creación –o creador– y nuevos medios digitales.

Reseña del libro Las instituciones de educación superior en la centralidad metropolitana de la Ciudad de México

Jesús Adrián Mendoza Hernández
Maestrante en Diseño en la Línea de Estudios Urbanos
Universidad Autónoma Metropolitana / Azcapotzalco



El libro presenta avances, como apuntan los autores, sobre “la territorialidad como localización de las instituciones de educación superior [IES], dentro de las cuales se encuentran las universidades” (p.14). El abordaje teórico del trabajo rescata la teoría de la ciudad de los caminos, cuyo argumento plantea la construcción y crecimiento de la ciudad a través de ejes y rutas, mas no en círculos concéntricos como propuso el sociólogo Ernest Burgess en 1925. Ubicar a las IES dentro del ámbito de la centralidad repercutiría en una solución más lógica y eficiente.

La obra busca un aporte a futuro en la construcción de nuevos campus universitarios erigidos a partir de considerar la centralidad como un aspecto fundamental “para decidir los sitios en donde deben ubicarse” (p.14); entendiendo la centralidad como “el ámbito urbano del intercambio, la accesibilidad y la lucha más intensa por el espacio” (p.26).

El texto está dividido en dos capítulos y un apartado final que pretende ampliar la discusión en torno a las temáticas desarrolladas. En el primer capítulo, “Un lugar para las universidades”, se expone el planteamiento para la localización de las IES en el espacio urbano. De la misma manera, los autores presentan las modalidades educativas para el desarrollo de nuevas instalaciones de las instituciones de educación superior (IES) dentro de las grandes ciudades, además de un caso de estudio en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

La argumentación discurre en lo conveniente que resulta la construcción de nuevas IES en ámbitos de centralidad al interior de las ciudades, en oposición a lo que parece ser el criterio de diversas autoridades universitarias que recomiendan la instalación de estas instituciones en zonas alejadas a la ciudad. La justificación, plantean, surge en la necesidad de atender a la población estudiantil de municipios aledaños. Sin embargo, contrastan las ventajas que ofrecen las centralidades con sus condiciones de fácil accesibilidad y la existencia de servicios de apoyo.

El apartado “La centralización de las instituciones de educación superior (IES) en la centralidad”, muestra un análisis cuantitativo que revisa los últimos quince años en la transformación de la IES, en los cuales, por un lado, la expansión se asocia al incremento de los aspirantes aceptados, la matrícula disponible y los programas académicos ofertados, y en menor medida en el crecimiento institucional y el número de profesores. Para la realización de estos estudios se consultó a la Asociación Nacional de Universidades e Instituciones de Educación Superior (ANUIES) y a la Federación de Instituciones Mexicanas Particulares de Educación Superior, AC (FIMPES).

Derivado de este análisis, los autores deducen que la cobertura se distribuye de manera desigual en el territorio nacional, y ubica a la ZMCM con una concentración del 25% de la matrícula total. Hacia el interior de la metrópoli también ha habido cambios, la distribución de actividades pasó de ubicarse en el viejo centro histórico hacia diversos núcleos y ejes, “dando lugar a un ámbito territorial de la centralidad en forma de red, compuesta por múltiples ejes que unen una serie de nodos metropolitanos [...] La expansión del ámbito de la centralidad en la Ciudad de México parte de 1975” (p. 29).

En el apartado “La problemática de la movilidad urbana en la zona metropolitana”, los autores analizan el Estudio origen-destino, realizado en 1994 por el INEGI y el Gobierno del Distrito Federal. Se identificó que los 26 principales distritos en viajes diarios atraídos sumaron más de siete millones de viajes, lo que representó el 36% del total metropolitano. “La Ciudad ha crecido de tres millones en 1950 a 18 millones en el 2000, ocupando actualmente una superficie de 130,000 hectáreas en lo que hoy denominamos ZMCM. Esta zonificación incluye la Cuenca del Valle de México, donde se alojan 50 municipios del estado de México, uno del estado de Hidalgo y las 16 delegaciones del Distrito Federal” (p. 31). El estudio enfatiza el problema de los traslados realizados por los estudiantes hacia sus centros de estudio, desplazamientos que promedian entre una y tres horas.

En el capítulo dos: “La centralidad y la universidad. El caso de las Instituciones de Educación Privada en el corredor urbano Ecatepec-Coacalco”, se aborda el estudio de caso desde la perspectiva compleja y multidisciplinaria de los estudios urbanos. Los autores retoman el concepto de centralidad y la teoría de los caminos,

cuya premisa advierte que la concentración de actividades diversas se localiza a lo largo de ejes o caminos, lo que deriva en la constitución de nuevas centralidades. Pero la conformación de las nuevas centralidades, apunta la investigación, obedece a una lógica económica, es decir, los terrenos más alejados de los núcleos urbanos son los más grandes y más baratos en relación al interior de las ciudades. La conformación de esta nueva cartografía urbana ha derivado en una crisis territorial, en la cual las universidades públicas se han visto en la necesidad de reciclar sus espacios ante la poca disponibilidad de terrenos de grandes dimensiones en las zonas metropolitanas. Por su parte, las universidades privadas ocupan terrenos más reducidos o adaptan sus instalaciones en edificios ya existentes en detrimento de la calidad que ofrecen. Su lógica eficiente y práctica busca instalarse en zonas de alta densidad demográfica, como lo es en el caso de estudio referido.

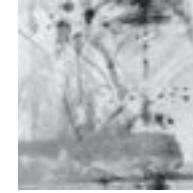
Finalmente, el capítulo concluye con algunas recomendaciones para la localización de nuevas instalaciones educativas dentro del entramado urbano. Hace hincapié en la desarticulación entre políticas territoriales vigentes, tanto de autoridades de la ciudad como de las propias instituciones educativas. El resultado muestra campus que se localizan lejos de todo, con transporte ineficiente y carente de servicios de apoyo para las actividades universitarias.

La obra discurre sobre el antiguo dilema entre ciudad compacta y ciudad difusa, esta última caracterizada por la ocupación del territorio de una manera diseminada e ineficiente, que toma como criterios la zonificación funcional de los usos del suelo y que segrega a la población con base en su capacidad económica. El discurso argumental de los autores sugiere una articulación entre las autoridades encar-

gadas de la toma de decisiones. Sin embargo, no comentan cómo puede llevarse a cabo esta creación de nuevas IES. Su crítica a la falta de planeación de las ciudades resulta vigente y oportuna, pero la investigación no considera la variable de nuestra organización política; pues si bien es cierto que concentrar servicios y actividades afines a lo largo de los caminos es lo ideal, la estructura de nuestro gobierno, a través de sus tres niveles (federal, estatal y municipal) no se concibe por ejes o caminos, sino por unidades territoriales llamadas municipios o delegaciones (en el caso del Distrito Federal). En ese sentido, vale la pena identificar como constante la falta de planeación y seguimiento de una visión metropolitana por parte de nuestras autoridades durante los últimos sexenios; factor ligado al proceso de globalización en el cual la creación e impulso de los desarrolladores privados de todo tipo han sido los encargados de resolver los problemas que le correspondían al Estado: desarrollo urbano y la creación de nuevas instituciones de educación superior. En este contexto, es necesario recordar el apunte de R. González, urbanista y planificador, en donde señala que el desarrollo urbano, cuando se deja a las simples fuerzas del mercado, resulta anárquico, ineficiente e injusto, y en países de bajo ingreso y acelerado crecimiento, tiende a ocurrir sobre las áreas menos aptas y más costosas para dotar de servicios.

Desarrollo Urbano
y Movilidad Sustentable.
La autogestión de la movilidad
en el desarrollo urbano actual
Nota crítica

Jesús Adrián Mendoza Hernández
Alma Janet Olvera Hernández
Maestranter en Diseño en la Línea de Estudios Urbanos
Universidad Autónoma Metropolitana / Azcapotzalco



Las utopías son los deseos más fabulosos
del hombre para lograr algo

Arq. Enrique Cervantes

Introducción

El propósito de este texto es analizar la historia reciente de la planeación moderna de las ciudades y su reflejo en la movilidad de sus habitantes. ¿Son tan diferentes las ciudades de hace 20, 30 o 40 años? ¿Por qué no se había considerado el concepto de movilidad sustentable?

La sociedad mexicana se perfila hegemonícamamente urbana. Hacia el 2010 casi 8 de cada 10 mexicanos vivía en ciudades.¹ Sin embargo, la pauperización progresiva de la calidad de vida, de la movilidad y de la forma urbana, hacen percibir un escenario de crisis en el espacio urbano.

El modelo de planeación urbana en la posguerra

Precisamente la planeación moderna de ciudades a mediados del siglo XIX surgió en un contexto de crisis, derivado de la industrialización de las ciudades en los países desarrollados (G. Sánchez, 2007). La llamada escuela alemana sentó las bases para la reorganización de las ciudades, que pasaron de un contexto rural a uno de industrialización. Fue así que dicha escuela generó seguidores como Camillo Sitte, Joseph Stüben (finales del siglo XIX) y más tar-

1. <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/sisept/Default.aspx?t=mdemo13&s=est&c=17503>. Consultado en marzo de 2015.

de, Aymonino, Rossi (principios del siglo XX), pioneros al postular las ideas rectoras para la configuración de las nuevas ciudades europeas. Para estos precursores, la ciudad debía ser vista como un monumento, atendiendo al peculiar sentido de la historia y atención del lugar. Edificios, monumentos y plazas en armonía artística. La explicación de los fenómenos urbanos debía realizarse con base en la misma arquitectura de la ciudad. En resumen, el espíritu de una metrópoli con sentido social, donde los monumentos tuvieran un papel protagónico y capacidad ordenadora. En nuestro país, Carlos Contreras Elizondo y José Luis Cuevas Pietrasanta, fueron pioneros en la planeación urbana hacia mediados de los años veinte. En 1930 se promulgó la Ley General de Planeación, basada en el Plan Nacional de México, producto de Carlos Conteras. Otras influencias en los inicios de la planeación urbana en nuestro país fueron, en menor medida, el ensanche de Cerdá en Barcelona, la Ciudad Jardín de Howard, desarrollada en Inglaterra, y la modalidad de regulación zonning, planteada por Edward Bassett en Estados Unidos.

Más tarde, en la ciudad moderna ese papel central de la planeación urbana sería sustituido por los principios rectores de la Carta de Atenas (1933).² El conjunto de “comprobaciones” publicadas comprendía 95 artículos divididos en tres partes: 1ª Generalidades; la ciudad y su región. 2ª Crítico estado actual de las ciudades. Habitación, recreación, trabajo, circulación, patrimonio histórico. 3ª Conclusiones, puntos de doctrina. En sus artículos 1, 2, 75 y

95 la Carta de Atenas enfatiza su carácter social y de beneficio a las mayorías:

1. La ciudad no es sino una parte de un conjunto económico, social y político que constituye la región.
2. Yuxtapuestos a lo económico, a lo social y a lo político, valores de orden psicológico y fisiológico ajenos a la persona humana, se introducen en el debate las preocupaciones de orden individual y lo colectivo. La vida no se desenvuelve sino en la medida en que concuerdan los dos principios contradictorios que rigen la personalidad humana, lo individual y lo colectivo.
75. La ciudad debe asegurar, sobre el plano espiritual y material, la libertad individual y el beneficio de la acción colectiva.
77. Las claves del urbanismo se hallan en las cuatro funciones: habitar, trabajar, recrearse (horas libres), circular.
94. La peligrosa contradicción comprobada aquí plantea una de las cuestiones más escabrosas de la época; la urgencia de regular, por un medio legal, la disposición de todo suelo útil para equilibrar las necesidades vitales del individuo en completa armonía con las necesidades colectivas.
95. El interés privado estará subordinado al interés colectivo.

Su carácter normativo y regulatorio aún no establecía modelos de participación ciudadana, autogestión o movilidad sustentable, sin embargo, hacía énfasis en exigir que las distancias entre los lugares de trabajo y los de habitación fueran reducidos al mínimo (artículo 46). En cuanto a la función circular, la Carta exigía:

59. Que se hagan análisis necesarios, según rigurosas estadísticas, del conjunto de la circulación en la ciudad y en su región. Tra-

bajo que revelará los lechos de circulación y la calidad de sus tráfico.

60. Que las vías de circulación sean clasificadas según su naturaleza y construidas en función de los vehículos y de su velocidad.
61. Que los cruzamientos de gran tráfico sean acondicionados para la circulación continua por medio de cambio de niveles.
62. Que el peatón pueda seguir caminos distintos a los del automóvil.
63. Que las calles sean diferenciadas según sus destinos: calles de habitación, calles de paseo, calles de tránsito, vías principales.
64. Que las zonas verdes aislen, en principio, los lechos de gran circulación.

También se observa que el modelo de desarrollo urbano para las circulaciones promovido por la Carta de Atenas, consideró al automóvil particular como el principal medio para circular. Los lineamientos y recomendaciones se hicieron en un contexto previo a la II Guerra Mundial. El consumo minorista que caracterizó la década de los 30 cambiaría radicalmente hacia una sociedad de consumo.

Nuestra economía enormemente productiva [...] pide que hagamos del consumo nuestra forma de vida, que convirtamos la compra y uso de los bienes en un ritual, que busquemos nuestra satisfacción espiritual, nuestra satisfacción del ego, en consumo [...] nosotros necesitamos cosas consumidas, quemadas, reemplazadas y descartadas a paso acelerado.³

A partir de 1940, México vivió el llamado milagro mexicano producto del estímulo económico de la posguerra. Los regímenes de Manuel

Ávila Camacho y Miguel Alemán experimentaron un crecimiento pujante sostenido y consolidaron nuestro país dentro de la economía mundial.

Bajo este contexto económico alentador, y la influencia funcional y racional de la planificación, se generalizaron en México los planos reguladores. Esta herramienta ha sido implementada desde la primera mitad del siglo XX, hasta nuestros días, como la herramienta para la zonificación, densificación y control del crecimiento urbano. Todos los planos reguladores desarrollados se han basado en un sistema circulatorio.

En 1976 se promulgó la Ley General de Asentamientos Humanos, cuyo fundamento constitucional otorgó la obligatoriedad del Estado de dictar las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos. Dos años más tarde, en 1978, se creó la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP), cuyas funciones eran la planeación de nuevos centros urbanos, el equipamiento y el uso del suelo y vivienda. Paralelamente, se publicó el primer Plan Nacional de Desarrollo Urbano.

El Estado de bienestar en México había creado y fortalecido como nunca antes la institucionalización de la vida nacional. El Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), el Comité Administrador del Programa Federal de Construcción de Escuelas (CAPFCE) y el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit) abanderaban las obras más importantes de esos sexenios.

Al llegar la década de los 80, el establecimiento de un nuevo orden mundial cambió radicalmente la estructura económica denominada “el espacio de los flujos”, un sistema integrado de producción y consumo, fuerza de trabajo y capital, cuya base son las redes de información. (M. Castells, 19 89).

2. <http://www.icomoscr.org/doc/teoria/VARIOS.1931.carta.atenas.restauracion.monumentos.historicos.pdf> consultado el 15 de marzo de 2015.

3. Víctor Lebow en Journal of Retailing. Primavera 1955.

Sin embargo, el bienestar que debería vincularse al modo de vida urbano no implica la erradicación del atraso y la pobreza. Nuestras ciudades se desdibujan en grandes zonas irregulares, carentes de seguridad jurídica, movilidad, servicios urbanos e infraestructura. ¿En qué falló el binomio planeación-ejecución implementada desde el siglo pasado? ¿Cuáles son las causas de la incompatibilidad entre propuestas y realidad?

Los proyectos coyunturales generan que la relación planeación-ejecución se torne cíclica y repetitiva. La agenda urbana se encuentra condicionada a los colores del partido político en funciones, lo que imposibilita la continuidad de los proyectos; incluso, anula la labor, orientada a la evolución en la calidad de vida en las ciudades. Es por ello que es necesario reformular cómo y de qué manera hacemos ciudad a partir de proyectos constantemente condenados al fracaso. Infraestructura de movilidad como la línea 12 del metro, el segundo piso del periférico o la creación de autopistas de uso exclusivo para automotores privados, son ejemplo de ello.

El concepto de movilidad urbana sustentable en la planeación moderna de ciudades

La lógica eficiente y práctica del modelo neoliberal resalta que la prioridad es la acumulación de capital a través de la renta diferencial del suelo, dejando de lado la integración social, cultural y ambiental. Bajo estas determinantes, cada vez tenemos ciudades más segregadas y con menor movilidad.

Blanca R. Ramírez define a la movilidad como una atribución inherente a las personas. Otra definición menciona que se trata de un conjunto de procesos que integran una cualidad o atributo de los individuos que refiere a su capacidad de movimiento y que puede ser un cambio de lugar o proceso que lo genera (Abbagnano, 2004). Sin embargo, en la planificación de las ciudades mexicanas se incluye en la movilidad aspectos como el transporte, infraestructura e incluso migración. Resulta entonces pertinente redefinir un concepto útil, puntual y actual. En concordancia con la autora anteriormente citada, la movilidad es un atributo de las personas y no de los lugares, que refiere a la acción de un cuerpo que deja el lugar o espacio que ocupa y pasa a ocupar otro, por lo cual puede ser sinónimo de desplazamiento (B. Ramírez, 2009).

A esta concepción de movilidad inherente a las personas, cabe el reconocimiento (más no el otorgamiento) del Estado mexicano a definir a la movilidad como un derecho humano fundamental. En su informe 2011-2012, la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal define, en sus dimensiones física, legal, social y cultural, el derecho a la movilidad como la implicación de reconocerse como ciudadano o ciudadana al moverse mediante un espacio urbano. En consecuencia, se accede a todos los espacios literales y simbólicos en los que ocurre una vida de calidad.⁴ En esta dimensión, el Estado mexicano es un actor garante del derecho fundamental a la movilidad. A la construcción de esta definición interdisciplinaria se agrega un enfoque sustentable, siendo nuestras ciuda-

4. CDHDF. Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal (2011-2012).

des epicentro de un empobrecimiento progresivo de la calidad ambiental y de pérdida de la calidad de vida de sus habitantes.

Hasta la publicación del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, ningún plan había considerado a la movilidad sustentable dentro de sus objetivos, evidenciando la ausencia de políticas de movilidad previas.

El Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018 define a la movilidad urbana sustentable como: “a aquellos desplazamientos multimodales, seguros y eficientes que propician la reducción del uso de vehículos particulares motorizados y se realizan en condiciones de equidad, tanto en las vialidades como en el espacio público de un área urbana consolidada.”

En su glosario de términos, el mismo programa define a la movilidad sustentable como:

Política de planificación urbana que vincula y coordina tres sectores; el ambiental, el de transporte y el de desarrollo urbano. Para ello, promueve dos ejes de política: la implementación de sistemas integrados de transporte urbano de alta calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura en las ciudades, y la integración de las estrategias de movilidad no motorizada con las de racionalización del uso del automóvil y calidad de espacio público.

Al final del programa, el documento da cuenta de la realización de una consulta de la población en general (un foro por cada entidad federativa) y entre las propuestas más mencionadas está la mejora y rehabilitación del transporte público y el reposicionamiento del peatón como unidad básica de movilidad.⁵

5. De acuerdo al Diagnóstico Nacional sobre la percepción de la vivienda, entorno urbano y movilidad, llevado a cabo

Aunado a lo anterior, el costo del uso prioritario del automóvil particular para subsanar la movilidad en urbanizaciones locales, fragmentadas y dispersas, con tiempos cada vez mayores, es un proceso claramente insostenible. Si bien los programas gubernamentales ya dan cuenta de la gravedad del problema que representa la desconexión entre movilidad y desarrollo urbano, el cambiar esta tendencia implica ir en contra de la lógica capitalista de acumulación de capital y de consumo.

¿Cómo pasar de la prospectiva a la acción concreta? La perspectiva es compleja, pero podemos deducir que la responsabilidad es compartida entre todos los actores y niveles. Responsabilidad que representa un cambio en la mentalidad del ciudadano común.

Hacia una movilidad urbana sustentable y autogestionable a través de asociaciones civiles

Desde las esferas del poder político y el capital privado, además de los medios masivos de comunicación, se plantea la idea hegemónica capitalista de construir ciudades con crecimiento y desarrollo económico constante, esto con la finalidad de hacerlas competitivas desde la perspectiva global y convertirlas en parte del modelo neoliberal que prevalece como pensamiento único alienado, el cual se basa en el principio de hacer del consumo nuestra forma de vida, en el que el estatus social depende de la cantidad de consumo. Los medios masivos institucionalizados son herramientas pilares que han formado el imaginario social del derroche. La

en diciembre de 2013 y financiado por la Comisión Nacional de Vivienda.

obsolescencia programada,⁶ o la moda dirigida hacia una uniformidad universal, impacta todos los días, a todas horas, a través de los medios masivos de comunicación. Frases como “Vales menos si no compras, pues no estás a la moda” son otra manera de impactar las mentes de los consumidores mediante una obsolescencia percibida. Annie Leonard define este proceso como un sistema basado en el flujo de los materiales (sistema finito) donde el motor es el consumo.

El uso del automóvil privado es claro ejemplo de este flujo de los materiales. En su concepción y propósito original, el auto es un bien de lujo (A. Gorz, 1973). El lujo es la manifestación de la riqueza que quiere impresionar al pobre, el triunfo de la apariencia sobre la sustancia. Una necesidad para mucha gente que quiere tener una sensación de dominio sobre los demás. Si el lujo es la utilización impropia de materiales costosos sin mejorar sus funciones, el lujo es una manifestación de la estupidez (B. Munari, 1983).

Queda claro que bajo este esquema de ciudades globales-neoliberales de consumo no se ha construido un modelo alternativo de crecimiento de ciudades paralelo a la alienación neoliberal. Al menos no en México. En específico un modelo de crecimiento y desarrollo que pondere la equidad y la participación ciudadana. Un modelo que ubique en una escala de importancia al peatón como unidad básica de movilidad y en segundo lugar al automóvil privado, y que además sea congruente con los recursos destinados a esta gestión.

En este contexto, vale la pena señalar que el panorama se oscurece debido a que el automóvil es visto socialmente como un objeto de lujo que supone placer y ventajas de velocidad respecto a los demás, no obstante, cuando otros acceden a él lo que en realidad genera es una parálisis general de circulación. En ciudades segregadas como las nuestras las distancias se multiplican para llegar al trabajo, equipamiento y servicios. Es así como el auto en lugar de ser una alternativa se convierte en parte del problema. De esta manera, a través de la sociedad de consumo ha sido posible la democratización de este lujo, recordemos que la industria automotriz es uno de los pilares de la economía neoliberal, ya que además de la mano de obra directa que emplea, genera una industria paralela de complementos y accesorios; con todas las consecuencias e impacto en nuestras ciudades que esto supone. Las ventas mundiales de automóviles van en aumento. Tan sólo en el 2014 ascendieron a 85 millones de unidades.⁷

André Gorz, en *La Ideología del Automóvil* (1973) asume que en las prácticas cotidianas de las personas prevalece una ideología burguesa que fomenta superioridad a expensas de los demás; de ahí que el individuo cuando está al volante adquiere un egoísmo agresivo y competitivo que ve en los demás obstáculos que limitan su velocidad.

Algunos efectos que provoca el uso del automóvil consisten en hacer de la ciudad un lugar ruidoso, contaminado y asfixiante que ya no invita a disfrutarla, y que por el contrario genera una ciudad inhabitable que se ha dise-

ñado para la circulación de los autos y no de las personas.

Adicionalmente, la historia política en materia urbana nos ha demostrado que la situación es más compleja que una simple fórmula de planeación urbana. Y que para lograr una efectiva articulación teoría-praxis es fundamental el acuerdo político, llevado de la mano de una planeación hecha por especialistas, con recursos suficientes y acciones concretas que se vean reflejadas en la vida cotidiana de quienes viven la ciudad, ya que es en la ciudad donde se perciben las carencias en términos de infraestructura, movilidad, vivienda, servicios, etcétera.

A propósito, encontramos muy útil y vigente el pensamiento de Cornelius Castoriadis que menciona de qué manera la gente común podemos gobernar nuestra propia vida e instituir la autogestión sin dogmas ni imaginarios sociales de por medio. Pensamiento alienado contra pensamiento creativo. El reto es vencer la apatía que se convierte en norma cuando los intentos de participación de la gente son sistemáticamente frustrados. La participación entendida como un acto de corresponsabilidad para la mejora de la ciudad de todos.

Las acciones desde la ciudadanía se pueden entender como pequeñas diferencias dentro de grandes esfuerzos. La adopción de estrategias que buscan mejorar la calidad del medio ambiente, disminuir el ruido o impulsar tácticas de movilidad más eficientes que faciliten los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público, son un ejemplo.

Creemos que para que las personas puedan dejar de usar el auto, no sólo es necesario implementar otros medios de transporte eficientes, sino procurar erradicarlos. Esto significa generar mecanismo para que las personas

puedan realizar sus actividades en su propio barrio, que puedan desplazarse a pie en un entorno habitable.

El reto consiste en impulsar maneras alternativas de movilidad sustentable, y al mismo tiempo transformar los paradigmas que se han impuesto. Esto implica destruir la creencia de que el uso del automóvil particular nos provee de un estatus social por encima de otras formas de movilización y apostar por el cambio social imaginativo que propuso Castoriadis: deconstruir el proceso de valorización interna acerca del ser y tener. La emancipación dice Jacques Rancière, proviene de construir una postura propia que implica romper con la institución anterior, necesaria pero nada fácil. Todo progreso, toda liberación, implica ruptura (L. Villoro, 1978).

Ejemplos de esta “emancipación institucional” incluyen las micro acciones personales, aunadas a las impulsadas por asociaciones civiles y organizaciones no gubernamentales que buscan concientizar al resto de la sociedad acerca de cómo ejercer nuestro derecho a la movilidad. Organizaciones que inquietan, combaten y se confrontan con las instituciones, órganos políticos y jurídicos para obtener acuerdos, facilidades y recursos en pro de la ciudad.

La lista de asociaciones es larga, e incluso habrá quien pueda cuestionar la eficacia y transparencia de operación de algunas o de todas. Sin embargo, el esfuerzo está vigente y busca la mejora de la ciudad a partir de los ciudadanos y para los ciudadanos. Las demandas de movilidad cotidianas, mismas que parecen quedar invisibles a los ojos de la estructura económica neoliberal, son fundamentales.

6. Programación del fin de la vida útil de un producto que tras un periodo de tiempo se vuelve obsoleto e inservible para el fin que fue creado.

7. Dato tomado de The Wall Street Journal en su página web: <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702304858104579262412636884466> visitado el 12 de abril de 2015.

Conclusiones

La planeación urbana y regional en nuestro país se encuentra rebasada y no resulta suficiente para explicar u ofrecer soluciones a los problemas urbanos. Históricamente hemos adoptado procesos de urbanización desarrollados en Europa o Norteamérica. La influencia actual de criterios de desarrollo funcionales y racionales heredados de la Carta de Atenas, y traducidos en planos reguladores, siguen siendo la herramienta para tratar de contener el crecimiento de nuestras ciudades. El trinomio planeación–diseño–ejecución, resulta incongruente. Por otra parte, la institucionalización de la planeación urbana en México data de 1976, con la promulgación de la Ley General de Asentamientos Humanos, la cual plantea una línea rectora centralizada y normativa. Hoy día, los planes y reglamentos urbanos de las ciudades mexicanas están basados en esta ley. Este ordenamiento otorgaba al Estado la obligatoriedad de dictar la normatividad necesaria para ordenar los asentamientos humanos homogenizando la legislación y administración urbana del país. Sin embargo, en la actualidad, en un contexto neoliberal de debilitamiento del Estado, resulta contradictorio e inoperable seguir manteniendo esta visión. Es fundamental entender la vida urbana como una corresponsabilidad entre sociedad civil y estructura gubernamental, en donde la primera tendría que evitar sucumbir a la influencia de la publicidad y los medios de comunicación que suponen superioridad y exclusividad a través de la posesión de objetos materiales que no todas las personas pueden pagar, por ejemplo, un automóvil. Mientras que la estructura gubernamental tendría que manifestar mayor voluntad política y articulación eficaz, incluso con las asociaciones civiles que mantie-

nen una actitud combativa para lograr una ciudad más habitable.

Es necesario contrastar las propuestas políticas de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, que enarbolan el esquema de una “ciudad compacta multifuncional” (SEDUVI 2013), contra la ideología del uso del automóvil que prevalece en un sector de la población. Esta confrontación de ideas permite identificar, de manera sumamente sencilla, la contradicción entre políticas.

¿Qué ocurre en el ámbito político? ¿Qué acciones efectivas se están tomando para contrarrestar el uso desmedido del automóvil? Parece que la búsqueda de una ciudad más habitable ha quedado sólo en el discurso, y que las políticas públicas de carácter urbano sólo se concentran en generar más vialidades que, después de cierto tiempo, quedan superadas por el aumento de automóviles en circulación.

¿Qué ocurre con el peatón? Basta con observar la ciudad para comprobar que está diseñada para la circulación de los automóviles y no de las personas. Eso nos significa que las políticas públicas, al menos en apariencia, sólo están favoreciendo al sector de la población que cuenta con automóvil.

Otro ejemplo de incongruencia política es la facilidad contemporánea para obtener un crédito automovilístico, a pesar de los severos conflictos viales, accidentes, conglomeración y contaminación ambiental y auditiva que se padece en la ciudad. La evasión del programa Hoy No Circula por autos nuevos contribuye a la contradicción. En este sentido, bien vale la pena contemplar que de continuar con este camino político y práctico, en un tiempo breve se agravarán más los problemas de contaminación y circulación en la ciudad.

A manera de propuesta sugerimos los siguientes puntos para disminuir la tendencia de auto movilización de las personas, así como atender a la demanda de movilidad que se requiere en la ciudad:

- En primer lugar debe haber una fuerte inversión económica dirigida al mantenimiento y creación de transportes públicos. Se debe buscar que el transporte público sea eficiente y seguro, que satisfaga las necesidades reales de la población. Por ejemplo: implementación de más rutas de transporte que conecten a gran parte de la ciudad, con horarios de servicio extensivos.
- Que el sistema de transporte público, en general, se ejecute con medidas más sostenibles y ecológicas para que contribuyan a disminuir los contaminantes ambientales y auditivos.
- Debe haber políticas públicas que se articulen institucional y socialmente. Esto con el objetivo de no perder de vista las situaciones y necesidades reales que tienen las personas a la hora de ejercer su movilidad cotidiana.
- Promover campañas publicitarias que ayuden a transformar las percepciones negativas que las personas tienen respecto a los transportes públicos.

En cuanto a medidas políticas se refiere, consideramos que hay mucho por hacer, por ejemplo: fomentar el uso de medios de transporte alternativos y desincentivar el uso del automóvil mediante la instauración de parquímetros. Además, que la infraestructura urbana se dirija al peatón como unidad básica de movilidad y no hacia el automovilista.

Bibliografía

- Abbagnano, N. (2004). *Diccionario de Filosofía*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Castoriadis, C. (2013). *La institución imaginaria de la sociedad*. Buenos Aires: Tusquets.
- Gorz, A. (Septiembre de 1973). *La ideología social del automóvil: Le Sauvage*. Recuperado el 9 de Abril de 2015.
- Leonard, A. (2007). *La Historia de las Cosas*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Munari, B. (1981). *Cómo nacen los objetos. Apuntes para una metodología proyectual*: GG México, 15ª Reimpresión.
- Rancière, J. (2010). *El espectador emancipado*. Argentina: Manantial.
- Ramírez, B. (2009). *Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos*. *Ciudades* 81, 3-8.
- Rueda, S. (s.f.). *La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa*. Recuperado el 11 de Abril de 2015, de <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>
- Sánchez, G. (2007). *Grandes proyectos de la planeación moderna de ciudades y de regiones. De las teorías a las prácticas*. México: Quivera.
- Sartre, J.P. (2005). *Lo imaginario*. Buenos Aires: Lozada.
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. (s.f.). *Agenda de trabajo 2013-2018*. Recuperado el 28 de Marzo de 2015, de <http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/index.php>

de los **autores**



pêlez
pêlent

vous achetez
ils achètent

er, uyer changent y en i. L
der le y:

oyer
toie
ties
ultie
toyou
ultoyez
etait



Armando Cisneros Sosa, Doctor en Diseño, Línea de Estudios Urbanos, UAM-Azc. Profesor investigador de tiempo completo División CSH, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco.

correo electrónico: csa@correo.azc.uam.mx

Consuelo Córdoba Flores, Doctoranda en Diseño, Línea de Estudios Urbanos, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco. Profesora investigadora de tiempo completo, División CYAD, UAM-Azcapotzalco.

correo electrónico: shake@correo.azc.uam.mx /shake.cordoba@gmail.com

Jorge Alberto Juárez Flores, Actualmente alumno en la Maestría en Ciencias y Artes para el Diseño, Área Investigación y Gestión Territorial, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco (periodo 2013-2015), Licenciado en Planeación Territorial, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco.

correo electrónico: jorge.alberto.juarez.flores@hotmail.com

María Teresa Guadalupe Martínez, Mtra. en Arquitectura con especialidad en Restauración de Monumentos, ENCRyM-INAH. Profesora investigadora de tiempo completo, División CYAD, UAM-Azcapotzalco.

correo electrónico: mtgmh@correo.azc.uam.mx

Pedro Martínez Olivares, Estudios de Doctorado en Diseño en la Línea de Estudios Urbanos, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco. Maestro en Valuación por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Arquitecto por la Universidad Nacional Autónoma de México.

correo electrónico: alarife76@gmail.com

Guillermo Ejea Mendoza, Candidato a Doctor en Diseño, Línea de Estudios Urbanos Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco. Maestro en Políticas Públicas Comparadas FLACSO-México. Licenciado en Economía UAM-Iztapalapa. Profesor-Investigador del Departamento de Economía, División de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco.

correo electrónico: gem@correo.azc.uam.mx

Jesús Adrián Mendoza Hernández, Maestrante en Diseño, Línea de Estudios Urbanos. Ciencias y Artes para el Diseño, UAM-Azcapotzalco. Arquitecto por la División de Ciencias y Artes para el Diseño, UAM-Azcapotzalco.

correo electrónico: adrian_mendoza@yahoo.com

Jorge Morales Moreno, Estudios de doctorado en Historiografía (2007-2009, UAM – Azc), Maestro en Arquitectura – Urbanismo (1999, FA – UNAM), Licenciado en Sociología (1979, UAM – Azc). Profesor- Investigador del Departamento de Evaluación del Diseño, División de Ciencias y Artes para el Diseño de la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco.

correo electrónico: jmm@correo.azc.uam.mx

Frida Gretchen Nemeth Chapa, Doctorado y Maestría en Ciencias y Artes para el Diseño, Área Investigación y Gestión Territorial, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco. Licenciatura en Planeación Territorial.

correo electrónico: fnemeth@institutomora.edu.mx

Alma Janet Olvera Hernández, Maestrante en Diseño, Línea de Estudios Urbanos. Ciencias y Artes para el Diseño, UAM-Azcapotzalco. Socióloga por la División de Ciencias Sociales y Humanidades, UAM- Azcapotzalco.

correo electrónico: almajanet.olvera@outlook.com

Ivan Pujol, Actualmente alumno en la Maestría en Diseño, Línea de Estudios Urbanos, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco. Master en Simulación Visual para Arquitectura y Diseño de la Universidad Politécnica de Cataluña. Egresado de Arquitectura en la Universidad Nuevo Mundo, México.

correo electrónico: ivan.pujol.martinez@gmail.com

María Eugenia Rabadán Villalpando, Doctora en Historia del Arte. Sistema Nacional de Investigadores. Profesora de Tiempo Completo, Coordinadora del Doctorado Interinstitucional en Arte y Cultura por la Universidad de Guanajuato. Departamento de Estudios Culturales, División de Ciencias Sociales y Humanidades. En Estados Unidos de América dirige Bentley Gallery y Bentley Projects (2008-2009); en México dirige el Museo Nacional de la Estampa, CONACULTA/INBA (2001-2007) y la Subdirección de Artes Visuales, en Secretaría de Relaciones Exteriores (1994-2001). Coordinó el inventario Museo Casa León Trotsky, 1997. Investigó Colección de Arte Internacional, Museo de Arte Contemporáneo Internacional Rufino Tamayo, CONACULTA / INBA (1992-1994).

Francisco José Santos Zertuche, Doctor en Historia por el Colegio de México. Profesor investigador de tiempo completo, División CYAD, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco.
correo electrónico: fjsz@correo.azc.uam.mx

GUÍA PARA AUTORES



Anuario de Espacios Urbanos (AEU) es una revista de publicación permanente. Acepta trabajos que aborden el estudio de las ciudades y de la urbanización desde perspectivas teóricas, históricas, políticas, espaciales, económicas, de desarrollo, diseño y planeación urbana. Por lo tanto, se consideran artículos sobre análisis espacial y territorial, arquitectónico y de la forma urbana, de movimientos sociales y ciudadanía, de población y género, y de cultura e identidad; así como de estudios comparativos interdisciplinarios.

Por consiguiente, esta publicación busca compilar diversas experiencias de investigación sobre el fenómeno urbano en el marco de regiones y ciudades específicas, con diversidad de enfoques y metodologías, aunque ello no le representa ninguna responsabilidad en cuanto al contenido de los artículos.

Los originales que se entreguen para su publicación pasarán por un proceso de dictaminación a cargo de especialistas en el tema, además del proceso editorial que se desarrollará en varias fases. Por ello es necesario que su presentación siga ciertas normas para facilitar la edición y evitar el retraso de las publicaciones:

1. Los trabajos que se entreguen a **AEU** para su publicación deberán ser de carácter eminentemente académico. Los originales serán dictaminados anónimamente por los integrantes de la cartera de árbitros, cuyo dictamen será inapelable en todos los casos. Por ello el nombre del autor(es) u otra forma de identificación sólo deberá figurar en una carátula. Por la naturaleza de la revista, es claro que no se aceptarán artículos de género periodístico o comentarios generales sobre algún tema.
2. Las colaboraciones deberán presentarse en su versión final y completas, ya que no se admitirán cambios una vez iniciado el proceso de dictaminación y producción.
3. El(los) autor(es) concede(n) a **AEU** el permiso para que su material se difunda en la revista y medios magnéticos y fotográficos. Los derechos patrimoniales de los artículos publicados en **AEU** son cedidos a la Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco tras la aceptación académica y editorial del original para que éste se publique y distribuya tanto en versión impreso como electrónica; asimismo, el(los) autor(es) conserva(n) sus derechos morales conforme lo establece la ley. El autor principal recibirá una forma de cesión de derechos patrimoniales que deberá ser firmada por él, en el sentido de que ha obtenido el consentimiento de los demás autores, si los hubiere. Por otra par-

te, los autores podrán usar el material de su artículo en otros trabajos o libros publicados por ellos mismos, con la condición de citar a **AEU** como la fuente original de los textos. Es responsabilidad del autor obtener por escrito la autorización correspondiente para todo aquel material que forme parte de su artículo y que se encuentre protegido por la ley de Derechos de Autor.

4. Quienes entreguen colaboración deberán tomar en cuenta la diversidad de los autores a los que se dirige. Los trabajos deberán estar escritos de manera clara, sencilla y bien estructurada.
5. La colaboración deberá incluir la siguiente información:
 - a) Título del trabajo, de preferencia breve, que refiera claramente el contenido. Se aceptan y consideran convenientes los subtítulos para aclarar y ampliar el contenido de las colaboraciones.
 - b) Un breve resumen no mayor a 15 líneas en español, inglés y portugués que especifique la importancia del artículo, sus alcances, aportaciones y aspectos particulares.
6. Se enviará en archivo digital o documento por separado del trabajo, el *curriculum vitae* abreviado del (los) autor(es)

en una extensión de una cuartilla como máximo incluyendo:

- Nombre completo.
 - Centro o departamento al que se encuentra(n) adscrito(s) laboralmente.
 - Máximo nivel de estudios alcanzados (disciplina o campo e institución) y estudios en curso si lo hubiera.
 - Línea de investigación actual.
 - Referencias bibliográficas completas de las últimas 3 o 4 publicaciones (incluye número de páginas).
 - Cualquier otra actividad o función profesional destacada que corresponda.
 - Teléfono o fax.
 - Dirección de correo electrónico.
7. Los trabajos deberán cumplir con las siguientes características:
 - a) Se presentarán en versión digital o impresos a espacio y medio (1.5) en tipo Courier, Arial o Times de 11 puntos a un espacio y medio, sin cortes de palabras, con una extensión de 20 a 45 cuartillas para el caso de investigaciones (incluidos cuadros, notas y bibliografía); de 15 a 25 para las notas críticas, y de 5 a 10 en el caso de entrevistas o reseñas de libros.
 - b) Serán capturados en mayúsculas y minúsculas y con acentos. En el caso de

GUÍA PARA AUTORES



utilizar Microsoft Word®, los trabajos no deberán contener formato alguno: sin sangrías, espaciado entre párrafos, no deberá emplearse hojas de estilos, caracteres especiales ni más comandos que los que atañen a las divisiones y subdivisiones del trabajo.

- c) Las tablas, así como las gráficas, figuras y mapas, deberán presentarse en respectivas hojas aparte, agrupados al final y señalando en el texto el lugar donde han de insertarse. En caso de enviarlos en disco o por vía electrónica, deberán estar almacenados en Excel (para las gráficas y cuadros o tablas); de ninguna manera serán recibidos en otro formato, versiones anteriores o insertadas en el archivo de texto. Las tablas serán numeradas con el sistema romano (tabla I, II, III...) y para los mapas, planos figuras, láminas y fotografías (figura 1, 2, 3...). En cuanto a estas últimas deberán manejarse en formato JPG, TIFF o PNG a 300 dpi como mínimo. En el caso de estar elaborados en Autodesk/AutoCAD u otro programa de gráficos, adjuntar una impresión láser, de preferencia en escala de grises.
- d) Las tablas y gráficas serán los estrictamente necesarios y deberán ser autoexplicativos, no incluir abreviaturas,

indicar las unidades y contener todas las notas al pie y las fuentes completas correspondientes.

- e) Los títulos o subtítulos se deberán diferenciar entre sí; para ello se recomienda el uso de tipografía de diferente puntaje.
- f) Se usará la notificación Chicago para las referencias dentro del texto; es decir: apellido del autor, año y página; escrito entre paréntesis: (Alcántara, 1995:28).
- g) Se utilizarán notas al pie de página sólo para agregar comentarios que apoyen el texto.
- h) La bibliografía no debe extenderse innecesariamente –la estrictamente citada en el texto– y deberá contener (en este mismo orden): nombre del autor, año de edición (entre paréntesis), título del artículo (entre comillas) y título del libro o revista (en cursiva), editorial, número, ciudad y número total de páginas en el caso de un texto integrado. Ejemplo:

Borda J. y Zaida Muxi (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa-Diputación Barcelona.

Aguilar, M. A., et al. (Coord.) (2001). *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metró-*

- poli*. México: Miguel Ángel Porrúa Editor, Conaculta y UAM-Iztapalapa.
- Cress, D. y D. Snow (2000). "The Outcomes of Homeless Mobilization: The Influence of Organization, Disruption, Political Mediation, and Framing". En *American Journal of Sociology*, vol. 105, núm. 4, pp.1063-1104.
8. La estructura mínima del trabajo, incluirá una introducción que refleje con claridad los antecedentes del trabajo, su desarrollo y conclusiones.
 9. En cuanto a las siglas, debe proporcionarse –al menos la primera vez– la equivalencia completa de las empleadas en el texto, en la bibliografía, en los cuadros, citas y gráficas.
 10. Si se presenta el original impreso (incluyendo texto, gráficas, cuadros y otros apoyos), debe adjuntarse un disco, con todos los archivos que forman el artículo. En la cubierta indique el nombre de cada uno de ellos.
 11. AEU se reserva el derecho de hacer los cambios editoriales que se consideren convenientes. No se devuelven los originales. Sólo los trabajos no aceptados para su publicación serán devueltos a petición del autor.
 12. Los artículos podrán enviarse vía electrónica a la siguiente dirección: anuarioeu@correo.azc.uam.mx y en caso de que los archivos excedan los 10 Megas, enviarlo por Drop-box (poner el símbolo de marca registrada) a la misma dirección de correo electrónico.
 13. Los artículos podrán entregarse en la coordinación editorial de la revista, en la División de Ciencias y Artes para el Diseño (CyAD) de la Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, o bien, enviarse por correo a la siguiente dirección:
- Revista Anuario de Espacios Urbanos,
Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco,
División de Ciencias y Artes para el Diseño (CyAD),
Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo.
Av. San Pablo núm. 180, edificio H, planta baja,
Col. Reynosa Tamaulipas, Azcapotzalco 02200,
México, D.F.
Teléfonos: (+52-55) 53 18 91 79
y (+52-55) 53 18 93 68.
Correo electrónico:
anuarioeu@correo.azc.uam.mx

INFORMATION FOR CONTRIBUTORS



Anuario de Espacios Urbanos (AEU) is a journal open to all disciplines related to the urban experiences. Accepts papers about the study of cities and urbanization from theoretical perspectives, historical, political, spatial, economic, development, design and urban planning. Therefore the manuscripts considered are about spatial and territorial analysis, architectural and urban form, social movements and citizenship, population and gender, and culture and identity, as well as interdisciplinary comparative studies.

Therefore, this publication aims to compile research experiences on urban phenomenon within specific regions and cities, with a diversity of approaches and methodologies, although this does not represent any responsibility for the content of the articles.

The originals of the manuscripts submitted to be considered for publication will undergo an editorial process comprising several stages. It is therefore necessary that they follow certain norms in order to facilitate their edition and avoid delays in publication:

1. The manuscripts submitted to **AEU** must have an eminently academic character. The originals will be peer-reviewed anonymously by the members of the referee portfolio of the journal. Their decision is *unappealable* in all cases. This is why the name of the

authors or any other form of identification must be included in the front-page. Due to the nature of the journal, it is impossible to accept journalistic or general comment papers about any subject.

2. The collaborations must be submitted in their final and complete version, since it will be impossible to accept changes once the refereeing and production processes have started.
3. The authors agree to grant **AEU** permission to distribute their material in the journal, as well as in magnetic and photographic media. The patrimonial rights of the papers published in **AEU** are transferred to the Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco after the academic and editorial acceptance to publish and distribute the manuscript, both in print and electronically. Likewise, the authors retain their moral rights as established by law. The main author will receive a copyright transfer form that must be signed, with the understanding that the rest of the authors have given their agreement. The authors also retain the right to use the material in their papers in other works or books published by themselves, provided that they cite **AEU** as the original source of the text. It is the

responsibility of the authors to obtain the corresponding written permission to use material in their papers that is protected by Copyright Law.

4. The authors must take into account the diversity of readers they are addressing. The manuscripts must be written in a clear, easy-to-read and well structured manner.
5. The collaborations must include the following information:
 - a) Title of the paper, preferably brief, which clearly refers to its content. It is considered accepted and convenient to have a subtitle in order to clarify and define the content of the collaboration.
 - b) A short abstract no larger than 15 lines in Spanish, English and Portuguese, specifying the importance of the paper; its reach, contributions and particular aspects.
6. Send in digital file or document, the general information about the authors. It must be abbreviated resume of one page maximum including:
 - Full name.
 - Centre or Department of affiliation. Postal address of their institution.
 - Maximum educational attainment (discipline and institution) and, current studies (in case this applies).
 - Current research lines.
 - Bibliographic references of the last 3 or 4 posts publications (including page numbers).
 - Mention to any other relevant professional activities or positions.
 - Telephone and/or fax numbers.
 - E-mail address.
7. The collaborations must have the following characteristics:
 - a) The manuscripts must be presented in digital file or printed with 1.5 line spacing, in 11 point Courier, Arial or Times fonts and without truncated words. The extension of the manuscript must be between 20 and 45 pages for research papers (including tables, notes and bibliography); between 15 and 25 pages for critics papers and between 5 and 10 pages for book reviews.
 - b) The manuscript must be typed using upper –and lower– case letters and with appropriate tildes and accents. In case of using MicroSoft Word® the manuscripts must not have any given format, do not use indentations or paragraph spacing, do not apply styles, do not use special characters or more

INFORMATION FOR CONTRIBUTORS



commands than the once needed for sections and subsections in the paper.

- c) Tables as well as graphs, figures, diagrams and maps must be included in separate pages and grouped at the end of the manuscript. The main body must have clear information about the place where they must be inserted. In the case they are submitted electronically, the graphs and tables must be sent in the most updated Microsoft Excel (poner el símbolo de marca registrada) format. It is impossible to accept them in any other format, older software or inserted in the text file. The tables must be numbered with Roman numerals (table I, II, III...) whereas must be used for maps, plans, figures, prints and photographs (figure 1, 2, 3...). The format to the latter must be JPEG, TIFF or PNG with 300 dpi as a minimum, with a good laser printing in gray scale for Autodesk/AutoCAD (poner el símbolo de marca registrada) or other drawings programs.
- d) The tables and figures included must be the strictly necessary ones. They must be self-explanatory (it is not necessary to read the text to understand them),

and must not contain acronyms or abbreviations. The appropriate units must be specified, as well as all the corresponding captions and full sources.

- e) Sections and subsections must be easily distinguished; to that end it is recommended to use a different typeface score.
 - f) Citation of references must be in the Chicago system, in other words: author's surname, year of publication and page, all in brackets: (Smith, 1995:28).
 - g) Footnotes must be used only for adding comments to support the text.
 - h) The bibliography must not be unnecessarily extended –include only the references cited in the text– and must include (in this order): name of author, year of publication (in brackets), title of the paper (in quotation marks), title of the book or journal (in italics), publisher, number, city and total number of pages in case of an integrated text. Example:
Borda J. y Zaida Muxi (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa-Diputación Barcelona.
- Aguilar, M. A., et al. (Coord.) (2001). *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una*

metrópoli. México: Miguel Ángel Porrúa Editor, Conaculta y UAM-Iztapalapa.

- Cress, D. y D. Snow (2000). "The Outcomes of Homeless Mobilization: The Influence of Organization, Disruption, Political Mediation, and Framing". En *American Journal of Sociology*, vol. 105, núm. 4, pp.1063-1104.
8. The minimum structure of the paper must include an introduction that clearly reflects the background of the work, as well as its body and conclusions.
 9. When acronyms are used, the full equivalence must be stated (at least the first time they appear) in the text, bibliography, tables and figures.
 10. If the originals are submitted in print (including text, figures, tables and other support material) it is necessary to include a CD with the text files and the support material. The name of the file must be printed in the front of the disk. Notice that there must be a file per table and/or figure.
 11. AEU reserves the right to make all the changes that are considered to be pertinent. The originals submitted to the editorial office will not be returned. Only the manuscripts that are not accepted for

publication can be returned after appropriate request from the authors.

12. The manuscripts can be sent electronically to the following address: anuarioeu@correo.azc.uam.mx and if the files exceed 10 MB, send it via Dropbox (poner el símbolo de marca registrada) at the same e-mail address.
13. The manuscripts can be submitted to the editorial office of the journal in the CyAD of the Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, or by post to the following address:

Revista Anuario de Espacios Urbanos,
Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco,
División de Ciencias y Artes para el Diseño
(CyAD),
Departamento de Evaluación
del Diseño en el Tiempo.
Av. San Pablo núm. 180, edificio H, planta baja,
Col. Reynosa Tamaulipas, Azcapotzalco 02200,
México, D.F.
Teléfonos: (+52-55) 53 18 91 79
y (+52-55) 53 18 93 68.
Correo electrónico:
anuarioeu@correo.azc.uam.mx

Publicaciones

del Área de Estudios Urbanos



**Anuario de
Estudios Urbanos
No. 1, 1994**

Habitado, Estado y cultura de la ciudad de México hacia 1950
José Ernesto Martínez-Gómez
Polémicas
El carácter urbano actual y antiguo de Tlaxcala
Carlos Liza Olguera
**También una revisión de las participaciones académicas sobre el
 desarrollo urbano**
Sergio Enrique Flores-Alonso
**Desarrollar la modernización económica y cambios en la especialización
 urbana: los casos de Guadalajara y Monterrey (1980-1985)**
Fernando Pérez Rivas
Socialidad y alta política en el sistema urbano argentino
Nora C. Molinsky
**Desarrollo histórico, E.C. y cambio social en la transformación de México: el
 caso de Querétaro**
Esteban J. Torres Maldonado
**Estados políticos urbanos: Urbanización, urbanización y la zona
 agrícola**
Alba Solís Cruz Rodríguez
**Política, cultura y gobierno local: el caso de la delegación Benito
 Juárez en la ciudad de México**
Justo Villanueva y Ana María Durán
Resumen: El estudio de caso como caso
Jorge Ortiz Sangua



**Anuario de
Estudios Urbanos
No. 2, 1995**

Identidad de La Plata: cultura, concepto y desarrollo
Roberto Echeverría
**Formación de instituciones culturales: Identidades, comunidades y
 identidades sociales**
María Dolores Ruiz Rivas
Estética, política y movimientos sociales
Fernando Salazar Castro
**La influencia de la investigación etnográfica en los estudios de
 urbanismo y vivienda**
José María Hernández Guevara y José María Figueras Chaves
Habitado: Historia y cultura de la urbanización urbana del siglo XIX
Carlos Echeverría
La ciudad mexicana: algunos problemas historiográficos
Arturo Rodríguez Ruiz
**Desarrollar los efectos de los efectos de urbanización, un problema
 urbano de una sociedad en crisis**
Jorge Roberto Ruiz
Edificios: algunas cuestiones de Arquitectura, significación y trabajo
Guillermo Somo
**Los cambios de las lenguas populares urbanas y el desarrollo urbano
 del espacio**
Ciro Eugenio Salazar Cruz
**Transformación urbana: el caso de la zona metropolitana de la
 Ciudad de México y políticas de desarrollo urbano 1980-1990**
María Rosa Espinosa Hernández
Los ejes de urbanización
Óscar Rivas Rivas



**Anuario de
Espacios Urbanos
No 2, 1998**

Historia urbana en Colombia, crítica por la ciudad de México independiente, 1821-1938
Manuel Chert
 Estilos compositivos
 Ecológicas familiares, política urbana y prácticas distantes. Un análisis compositivo
Myron D. Nolin
 El uso en The urbanism of Mexico and the medieval evolution
Harry A. Selig, Myron D. Nolin, Arthur D. Murphy and Michael A. Selig
 Regeneración urbana. Alternativas sociales y de política contra la pobreza
Alfonso López Berlanga y Gonzalo Rivas Saldaña
 Espacio urbano
 Del paisaje urbano al paisaje de ciudad
François Rivier
 Ciudades en expansión y transformación. Características y cambios urbanos en ciudades americanas
Sergio Raúl Saldaña
 Turismo local, espacio urbano y problemáticas urbanas en Veracruz
Olivia Magueta Rivas Lago y José Humberto Ruelas Gómez
 Más al interior: La teoría de la ciudadana en las ciudades urbanas
 Estado postcolonial, discursos ciudadanos y movimientos sociales
Sergio Cayula Rivas-Alatorre
 How can we tell? The use of racial theory in understanding contemporary Latin American cities
Sharon Mollison
 Evolución por una sociología del sujeto. Abolición de Abdo Tamarit (Dulce y Wladimir, eds.)
Ligia Elena Fereñán
 Multiculturalism and housing social justice (Gentle and Wain)
Óscar Rivas Rivas
 La ciudad y sus límites (Luz y Vial, comp.)
Sergio Cayula Rivas-Alatorre



**Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura-
Diseño, 1997**

Estado y Puntos urbanos. Ciudades nuevas, descentralización y globalización en América Latina. François Rivier
 La ciudad y su arquitectura, un tema para la identidad social.
Gonzalo Rivas Saldaña
 Ciudades en la superlatitud urbana de las ciudades nuevas del mundo.
Alfonso López Berlanga y Gonzalo Rivas Saldaña
 Historia urbana. The Chicago-Paris Urban Space in Mexico City, 1894-1938
Alfonso López Berlanga
 Evolución urbana en la ciudad de México, siglos de 1925.
Arturo McGilver Caspezo
 Urbanización y desarrollo regional en el mundo moderno, siglos XVIII-XIX.
Alfonso López Berlanga
 La urbanización demográfica en el mundo moderno, siglo XIX.
Alfonso López Berlanga
 La ciudad en la Gracia. Algunos aspectos urbanos.
Alfonso López Berlanga
 Identidad y cultura urbana. Identidades sociales contemporáneas.
Alfonso López Berlanga
 Urbanismo y Estado social. Alfonso Gómez Sosa
 La representación distal de las zonas urbanas del D.F.
 De la Ley Orgánica de la Ley de Participación Ciudadana Rivas Saldaña
 Rivas Saldaña, una de las ciudades a la espera
 Institucional de las instituciones sociales.
Sergio Cayula Rivas-Alatorre
 Vivienda y su estructura en las ciudades urbanas
Sergio Cayula Rivas-Alatorre
 Siglos. Anales de la urbanización
Carlos Rivas
 La ciudad moderna algunas problemáticas urbanísticas
Rafael López Rivas
 La expansión urbana. El Ayuntamiento de México
 política y gobierno, 1876-1912
Gonzalo Rivas Saldaña



**Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Oleño, 1998**

El nuevo Oleño: La ciudad de Mérida ¿una ciudad global?

Christof Rammner

Realidad: una civilización en gestación. Juan L. Nacher?

La uterina-crisis-pañada en la península del soporte urbano contemporáneo. El caso de México. François Gosses

Tienda y no-tienda: Hacia un nuevo futuro de las actividades sociales en América Latina. Jairo E. Davis

El Zócalo de la ciudad de Mérida. Un acercamiento etnológico a la utopía de una plaza. Karel W. Richter

Arquitectura: Evolución de la tipología arquitectónica y urbana. Del F. Guerrero B.

Espacio y tiempo urbano: Desarrollo y cambios de ciudad en la ciudad de Mérida. Un problema de ciudad y cultura urbana. Kaja Mervin H.

Historia urbana: Etnografía, una mirada retrospectiva a una ciudad prehistórica. Marcelo-Germán B.

Women's Vocational Education in 1920s Mexico City. Patricia A. Schief

Urban Transportation and Chicago's City Grid in the Early Twentieth Century. Gary Schneider

Identidad y cultura urbana: Etnografía y poder de la ciudad de México de los siglos XIX y XX en México. Víctor E. López

El desarrollo urbano: El caso de México. A. Guadalupe Flores

Modelos urbanos y problemática social. Una perspectiva de la modernidad urbana. Sergio Rangel

Resumen



**Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Oleño, 1999**

El desarrollo: La construcción de la ciudad en la metrópoli.

Geografía. Juan Manuel Ramiere Sáiz

Cultura-ciudadano, espacio público y movimientos sociales. Estudio de caso de los centros de comercio del PUE, PUE y PUE en la ciudad de México, 1997. Sergio Rangel

Tienda y no-tienda: Hacia un nuevo futuro de las actividades sociales en América Latina. Jairo E. Davis

El Zócalo de la ciudad de Mérida. Un acercamiento etnológico a la utopía de una plaza. Karel W. Richter

Arquitectura: Evolución de la tipología arquitectónica y urbana. Del F. Guerrero B.

Espacio y tiempo urbano: Desarrollo y cambios de ciudad en la ciudad de Mérida. Un problema de ciudad y cultura urbana. Kaja Mervin H.

Historia urbana: Etnografía, una mirada retrospectiva a una ciudad prehistórica. Marcelo-Germán B.

Women's Vocational Education in 1920s Mexico City. Patricia A. Schief

Urban Transportation and Chicago's City Grid in the Early Twentieth Century. Gary Schneider

Identidad y cultura urbana: Etnografía y poder de la ciudad de México de los siglos XIX y XX en México. Víctor E. López

El desarrollo urbano: El caso de México. A. Guadalupe Flores

Modelos urbanos y problemática social. Una perspectiva de la modernidad urbana. Sergio Rangel

Resumen



Anuario de Espacios Urbanos Historia-Cultura -Diseño, 2000

Historia urbana y los orígenes de las políticas de vivienda social en Chile: leyes, programas y prácticas, 1943-1975. Rodrigo Hidalgo
Conservación del patrimonio: La arquitectura urbana ligada con la ciudad de Córdoba, Argentina. María Dolores Alén
España y Roma urbanas: ideopaisaje y urbanización en la Municipación de Roma. Eloy Méndez Sáez
Los sistemas de calles en la ciudad global. César Terreros Rivera
Geografía en la construcción de zonas. Guillermo Olvera
Elites locales y movimientos urbanos: Efectos del planificacion urbanafinanciera. Una mirada crítica importante municipalista de la ciudad.
Guillermo C. Ríos
La ciudad de México en la red de ciudades globales.
Orlando Revuelta
Organización espacial y actividad empresarial: una relación de interdependencia mutua.
María Guadalupe Somoza
Intervención y política: La reorganización de las ciudades. Gerardo C.
Alfonso Cárdenas de G.
Proyectos de zona y los edificios de zonas: hacia el campo de la planificación urbana. Javier Sánchez
Vivienda y alta calidad. María Teresa Espinoza Navarrete
Las reconstrucciones: calificación y el Plan de la Reconstrucción Comunitaria en el Distrito Federal (1977-1980). Nélida-Cristina



Anuario de Espacios Urbanos Historia-Cultura -Diseño, 2011

Imágenes y representaciones urbanas como representación: Imágenes urbanas y representaciones de la ciudad. Nélida Alén
Historia, ciencia y sistemas urbanos: las "transacciones de propiedad" en la zona de Rosca de la zona. Roberto García de Aguilar
Historia y cultura del paisaje urbano. Una aproximación a la geografía histórica. Félix Alvarado Martínez Sánchez
Historias y representaciones: La arquitectura cultural socialista. El Centro Histórico del Lina como patrimonio mundial.
María Sotomayor
La arquitectura y la producción de imágenes de la ciudad. La construcción de la identidad urbana: el urbanismo cultural en Chile.
César Ríos
La reconstrucción del Centro Histórico. Conservación urbana y geográficas en la ciudad de Puebla. Gerardo A. Jara y Ana María López del desarrollo de la city en Hanoi.
Israel González
Arquitectura de la modernidad urbana. Arquitectos de la globalización en la ciudad de México.
Sergio Terrero
Arquitectura y urbanización pública.
El movimiento urbanístico mexicano de 1960.
Historia y cultura pública. María Martínez
Historia urbana y política en la ciudad de México.
María Teresa Espinoza
La planificación política y social de las zonas en el Distrito Federal hacia la mitad del siglo XXI (1940-1950). Mía Cristina Sánchez
Alfonso F.



**Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-El libro, 2012**

Imaginarios y concepciones ideológicas: México y Ciudad: Ingreso en el tiempo: memoria en el espacio. Santos Gabriel Rosencio. México: UNAM, 2012. 114 p. \$15.00.

El Altiplano: la nación del fondo en la historiografía urbana y la cultura de las ciudades mexicanas. Ernesto Arceaga.

Significar el pasado urbano de la ciudad de México a partir de la novela Nueva Lengua. Rosendo Quiroz Ariza.

Una zona y su espacio: La ciudad de Zacatecas en el Siglo de las Luces. Francisco García.

Los suburbios: entre gobierno municipal y ausencia de servicios públicos en Argentina. Un estudio de caso, Rosario 1887-1991. Mariana Sierra Larcinelli.

Procesos de la privatización y el urbanismo y la construcción de las zonas para el desmantelamiento de la ciudad de México del siglo XX. Gonzalo G. Sánchez Ruiz.

Urbanismo de una gran ciudad municipal en la modernización de la zona urbana. La Vivienda del Tepic, Jalisco (Argentina) 1928-1935. Diego Rodríguez, Gabriel Rivera, Ignacio Martínez. Argentina: MEXUSA, Ely Martínez Sáez.

An Urban Rehabilitation proposal for the north side of Montevideo.

"Cambio de Arbol" caso de a comunidad indígena. Sonia Salazar.

Archery culture politics: México y América Latina: Una cultura de la cultura. Montserrat Almagro Arredondo.

"No somos en la capital las ciudades más": políticas urbanas y suburbanización urbana. Luis Navarro Arce García.

Transmisiones urbanas y migración en la Ciudad de México. Guillermo Alonso Méndez.

Urbanismo y desarrollo: políticas sociales de jóvenes migrantes. José N. Fuentes Gómez, José M. García Collin, Mayra Elena Lago.



**Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Ciudad, 2008**

En las márgenes: Una genealogía de subjetividades conflictivas para el estudio de la percepción del espacio urbano: planes, modelos, estructuras, políticas, análisis arquitectónicos, campos y visiones. Jorge Morales Moreno.

En la frontera: El agua y el hábitat. Relaciones entre el Ayuntamiento y una empresa privada en la ciudad de México, 1884-1911. Víctor García España.

Elementos de la globalización: Aspectos espaciales del desarrollo de la infraestructura de México en América Latina. Ana María Fernández-Maldonado.

Conflictualidad y globalización en la ciudad de México. Oscar Norberto Peña.

Explotación de los habitantes.

El espacio urbano y la construcción de lo público: urbanismo en la zona de la política en el fondo de La Fama, Tepic. María Covarrubias y María Ana Peña.

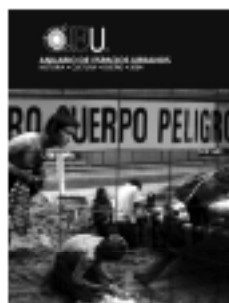
Conflicto y negociación en la construcción del centro de San Pedro. Acciones Vivas en Ciudad. Néstor Fraguill Jr.

Urbanización y las empresas.

El desarrollo urbano San Francisco. El caso de la urbanización en la política metropolitana. María Elena Espinal Navarrete.

Una aglomeración de las ciudades urbanas y suburbanas en la Delegación Iztapalapa al sur del Distrito Federal. J. Rivera, H. Lora, J. Corral, R. Sánchez, J. Mayra, M. López.

Resumen El habitad urbano: cambio y continuidad en la historia de la urbanización. Ricardo Moreno Arredondo.



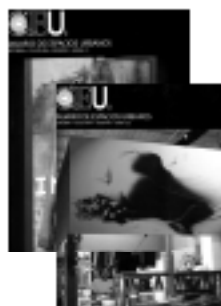
**Anuario de
Estudios Urbanos
Historia-Cultura
-Océano, 2004**

La ciudad en la Historia: Relaciones y transición industrial en
España: la Monarquía de Felipe II. José Álvarez Girones
La ciudad en la memoria: Imágenes, memorias y significados de la
ciudad de México en la segunda mitad del siglo XIX, en El libro de los
recuerdos de Andrés García Calles. Roberto Melero-Gutiérrez
Correos urbanos, transporte y ciudades: Ciudad de México de
la colonialidad a la actualidad documental. Emilio Rosillo Calles y
Ricardo A. Ríos Nibolgo
Realidad y real de la ciudad en la ciudad de México. María María
García
Problemas urbanos de la planeación urbana. Aplicaciones al
espacio urbano de la ciudad de México. Felipe Melero-Gutiérrez
Política cultural y desarrollo urbano en México. Apuntes para una
discusión teórica. González: Océano
El municipio al mismo tiempo e institucional de la planeación y las
políticas urbanas aplicadas en México. Gutiérrez-Gómez
Nueva configuración urbana y planeación (y) y la planeación:
planeación diferenciada y México: configuración, política y política
en el Estado. Océano
Ciudad y paisaje urbano: "Jardín Botánico". Urbanología para una
ciudad de una gran historia. Raúl Rojas García
El espacio público como paisaje. Gutiérrez-Gómez
Resumen: Gary Gutiérrez-Gómez. La historia de un paisaje urbano:
planeación urbana sustentada en una zona periurbana
Ciudades latinoamericanas en la encrucijada de la globalización y la
integración económica. Jorge Ortiz-Segura
La ciudad como espacio de la condición humana. José S. Novales-Villa



**Anuario de
Estudios Urbanos
Historia-Cultura
-Océano, 2005**

Estudios urbanos: Espacios urbanos y las formas urbanas del
EUM en la ciudad de México. Sergio Ramírez y Nicolás Cruz-García
Españoles urbanos y urbanos: Geografía metropolitana de México:
el espacio del conflicto en el sistema de los centros políticos
urbanos y la gestión conflictiva del agua
Felipe de Alva
Españoles urbanos urbanos urbanos: El espacio urbano de la ciudad
México y San Juan
Miguel García
Españoles urbanos: Españoles urbanos del centro de México
Felipe Melero-Gutiérrez: Sánchez
The political urbanization: Urbanization City. Some selected
examples of urban design and the use of urban space, 1880-1980
En México
Planeación urbana: Participating urban through the city. The growth
of city planning in Mexico and Argentina (1880-1980)
José Ortiz
Will urbanization 'urban' in the center of Latin American cities? The
urbanization of urbanization in Mexico, Mexico
Nicolás Ramírez
Ciudad global y configuración del centro urbano en la Zona
Metropolitana de la Ciudad de México
Ricardo A. Novales
Españoles urbanos y urbanos urbanos: la representación del
espacio en Kant y Hegel
Antonio Chávez
Las formas de la urbanidad y la configuración de espacios urbanos
en el centro urbano
Jorge Melero
Urbanidad y urbanización en el centro de México
Alva de Alva y Ramírez
Españoles urbanos urbanos urbanos: Urbanización
Sergio Ramírez
La ciudad capitalizada como espacio urbano
Sergio Ramírez



**Anuario de
Estudios Urbanos
Historia-Cultura
-Obrero, 2006**

Obras póstumas de I. Sapey y A. Sapey: El lugar del mundo
Anuario Obispo Sáez. La cuestión de los paraguayos en las
investigaciones históricas del mestizaje y la arquitectura
Roberto García. Los misioneros católicos y los misioneros
Apariciones del uso de metodologías cualitativas en la UPM
Apariciones María Emilia González Díaz / Jorge Díaz Sosa
La capital neorromana desde el taller del arquitecto
Luisa Alvarado

Historia urbana y plan de ordenamiento territorial de la planeación
urbana de ciudades en América Latina, 1973-1988

Gonzalo G. Sánchez Ruiz

Identidad urbana

Hacia una sociología crítica de los espacios: la cuestión del espacio
como "objeto cultural" y su papel en la representación de identidad
Jorge Martínez. El Pazo de la Infancia: entre la familia nuclearizada y
el funcionamiento urbano Francisco Pérez

Planificación urbana en: El nuevo habitad de la insostenibilidad territorial en
el municipio de Chimaltepec, Zona Metropolitana de la ciudad de
México

Elías Nazzari y David González

Programa de estudio de gobernanza del agua en México y el rol de
la adaptación en zonas urbanas

José María Domínguez

Organización social y política

Migración y organización indígena contemporánea: el Fondo Indígena de
Organización Municipal

José María Domínguez

Reseña de los libros de Alfonso, Esteban, Francisco, Silvana y Patricia,
1980-1990

Gloria Carrasco Pizarro

Reseña crítica de los libros de los capítulos globales, José María Domínguez
Sánchez

Regreso al espacio público

Sergio Corzo



**Anuario de
Estudios Urbanos
Historia-Cultura
-Obrero, 2007**

Estado urbano y vida cotidiana: Espacio urbano, mundo cotidiano
y la vida cotidiana: algunas consideraciones teóricas y metodológicas a
partir del caso Bogotá. Una perspectiva desde los estudios urbanos

Gloria A. Wicks, García, Jorge Martínez Moreno

El sistema inmobiliario en el caso de las ciudades: el Pazo de la
Infancia e Inmigrantes en la ciudad de México

Oscar Ferraz, Orlando Jairo

Los cambios de la juventud indígena

María Elena Rodríguez Lara, Wendy Zavala Méndez/Trinidad

Imágenes culturales del paisaje urbano en México, E.C.

Federico Álvarez Martínez Sánchez

Una sociología del espacio urbano

Espacios globales, nuevos temas de investigación y análisis social.

Los casos de Santa Fe en la ciudad de México y sus relaciones en

Santiago de Chile Felipe Uribe L.

Análisis e implicaciones del Modelo Dux en la distribución de la
producción metropolitana

María Elena Espinal, David Pérez Arceles

Los temas de Chapultepec

Marcelo Sánchez de Carranza, María del Carmen Hernández

La Paz, Bolivia. Una zona habitacional y política

Ana Alcántara Campa

Reseña: Investigación, educación y ocupación, ampliación y
ordenamiento en Paraguay

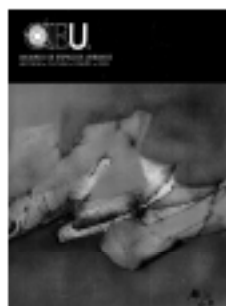
Carmen Hernández

Planificación urbana de ciudades



**Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Oaxaca- 2008**

Espacios urbanos en Santa María Magdalena: los dinamismos del cambio social urbano en la periferia de la ciudad de Querétaro
Alfonso Sierra, Mariana Ojeda Olvera Estrada
Cosmópolis y cosmopolitismo: territorialidad en el centro norte de México: la capitalidad urbana del Área Metropolitana de San Luis Potosí
José Guadalupe Alvar
Medios urbanos al servicio del agua
Adrián Pineda
Ciudad y personas: análisis de procesos institucionales, participación social y globalización. Cosmopolitismo: el espacio en los territorios del ex-Lago de Texcoco
Martín Espinoza Cordero
Análisis de cosmovisión y cosmovisión en la Zona Metropolitana del Valle de México: la Etnia Mexicana nueva, análisis por etnografía y municipio, 2005
Marta Teresa Espinoza, David Flores Arce
Tradiciones políticas y gubernamentales: territorialidad en México
Alfonso Escobar González
Medios urbanos en la participación de los cambios en el crecimiento de la ciudad de México: 1990-2000
Marcel Sánchez de Carreras
La inserción y función de San Luis Potosí en el capitalismo mundializado. Entre la historiografía tradicional y las nuevas teorías al espacio político
David Alejandro Méndez
Origen de pueblos a partir de haciendas y ranchos: Nueva León y Coahuila en el siglo XIX
Alfonso González Méndez
El crecimiento urbano y la transformación del paisaje natural del Michoacán en el siglo XIX
Carlos Covarrubias Sierra, María Guadalupe Galindo Méndez
Resistencia: Cabañas urbanas en Oaxaca
Guillermo Ego Méndez
Sobre ciudades, metrópolis, periferia política y lingüística de la zona de la montaña
Jorge Morales Méndez



**Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Oaxaca- 2009**

Héctor los Indomables: política para la defensa de las tierras en el Acapulco urbano
Guadalupe Sánchez Alvar
Urbanismo y Etnografía para una aproximación teórica a las cosmovisiones urbanas en la ciudad de La Paz, Bolivia
Juan Francisco Rodríguez Villanueva
Políticas, violencia y conflictividad: el caso de la Delegación Cuauhtémoc (Ciudad de México, D.F.), 1985-2005
Marta Teresa Espinoza Hernández, Galindo Flores Serrano, David Flores Arce
Transformación del uso del suelo en las transformaciones urbanas de la zona de la ciudad de México
Martín Sánchez de Carreras Jorge de Rojas, Oscar Herrera Rueda
Archivos urbanos: Espacios urbanos: espacialidad de espacios urbanos: un territorio urbano en Veracruz
Gina Vilagómez Velázquez
Órbita porquerías: a la luz de la situación del espacio. Sobre la representación del espacio y paisaje urbano: visual contemporánea
Adrián Rodríguez Carrag
Resistencia El Aliso: política en la zona de la zona
Alto, del Correo: historia de la zona
Claro México, un espacio y política en torno al tema de la montaña
Jorge Morales Méndez



Anuario de Estudios Urbanos Historia-Cultura -Clasificación. 2010

España urbana: Estética y estética de un paisaje histórico en
Chamascara, Madrid: María de los Angeles Barrio Rueda, F&E
Martínez Sánchez

Alfonso Velasco y la conflictividad económica urbana. González Barrios-
Posada: Jorge Martínez de la Cruz. La transformación de las zonas de
Chapultepec: Manuel Sánchez de Carreras Lora de Ejaola
El estilo y la identidad: Fausto E. Rodríguez Moreno, Elba García Vargas,
Lucía A. Lucero Roca

Historia urbana: Modernidad, agua y crecimiento. El Sistema Acueducto
del Camino Real de la Gracia, Francisco Santos Zúñiga
Permanencia de la modernidad en la ciudad de México
Mario Echeverri-Sánchez Martínez, Enrique Echeverri-Chazarra
El plano oficial de la ciudad de México en 1900
Mario Echeverri-Sánchez Martínez

México: Gómez, Un patrimonio cultural amenazado
Francisco Santos Zúñiga

Modernidad y cultura urbana: Shapeta por el estilo: Octavio Paz y
la redefinición de una historia cultural de los movimientos urbanos-
propietarios (la propiedad de la tecnología sobre las construcciones
históricas y las construcciones modernas)

Jorge Martínez Moreno

La globalidad del espacio urbano: la villa de Guadalupe

Sergio Carrasco Flores, Jorge Ortiz Sagura y Ríos, María Posada
González Cár. Insignias urbanas: Principios políticos en la ciudad de
México: los juegos de la ciudad: María Posada

Una casa nueva en la ciudad: los nuevos principios del urbanismo.

El fin de las ciudades: una crítica a la urbanización del día. Archer Francis, 2004,
Alfonso Echeverri, María Arriaga García Vázquez

Historia del México: CISMOS. Estructura de las ciudades: principios en
México. Tercer T. Insignias, urbanas y tecnología, Dr. Oscar González

Cruz, unificación: Manuel Sánchez de Carreras Lora de Ejaola
Historia del México: Entre el siglo y el presente, en: Arquitectos. Vida y obra

en tiempos de cambio, José Ángel Campos Salgado, INAH, Facultad
de Arquitectura, 2010, México: Manuel Sánchez de Carreras Lora de Ejaola



Anuario de Estudios Urbanos Historia-Cultura -Clasificación. 2011

España urbana

La nueva estética del urbanismo: la estética.

Los efectos del stress de HIES en México, Guadalupe Oñativ y Sergio
Ortega

La Academia Juárez y los stress de adaptación de HIES,
Cristóbal Cárdenas Flores

El urbanismo por la ciudad: la estética: principios del urbanismo en la
ciudad de México, Fausto E. Rodríguez Moreno y Elba García Vargas

Transformación en el espacio urbano de las ciudades de América
Latina. El caso de la ciudad de México: Rosa Hernández de Vela

Historia urbana: México sobre la construcción urbana

de una ciudad: principios urbanos: La Planificación de Cárdenas, México
(1942-2010) María M. Chaca-Arriaga

El urbanismo moderno de la arquitectura mexicana a través
de las insignias y principios de la ciudad: Arquitectos (quinta época:
HIES-HIES) Salina Roca Paz

Modernidad y cultura urbana: Remontando de la modernidad
historia: ciudad, identidad y modernidad en la delegación del Valle de
Guadalupe: Carlos Gómez

Historia y cultura urbana: Estructura de la urbanización en la zona

metropolitana de la ciudad de México: Rosa Cruz Posada

Historia urbana en: Arquitectura. Aplicación de principios urbanos en

San Juan de los Ríos: Jorge Ortiz Sagura, Ricardo Rodríguez Arriaga,

José Raúl Arriaga Arriaga y Silvia Castro Arriaga

En: México, México y modernidad: Estética y Arquitectura

Historia y Urbanismo

Historia del México: La República

Historia del Camino Real de la Gracia



Anuario de Espacios Urbanos Historia-Cultura -Diseño. 2012

Espacio urbano

El espacio urbano como lugar del desencuentro, *Adrián Helena Ruiz de Arce*

Desencuentro histórico. La planificación de la expansión urbana en el espacio urbano, *Alfonso J. Ruiz de Arce*

El mito y su impacto en el espacio público tradicional de la ciudad de México, *Raúl E. Rodríguez Moreno y Elio Garay Vargas*

Los conflictos por el valor patrimonial de la zona de la Catedral Metropolitana de la ciudad de México, *Cecilia Cristina Flores y Francisco Santos Zúñiga*

Identidad urbana

Obras públicas urbanas. Los edificios monumentales en el eje Zócalo de la ciudad de México (1845-1945), *Carlos Gustavo López Hernández*, *Investigación y desarrollo urbano y diagnóstico en el desarrollo de las políticas urbanas de la ciudad de México en la década de 1950*, *Isaac Acosta Paredes*

El Caso de la Viga. Identidad y planificación urbana, *María del Carmen Rodríguez de la Cruz*

Identidad y cultura urbana

Las políticas urbanísticas, nuevas oportunidades y nuevos temas de debate: el caso del municipio de Huixtla, Estado de México, *María Elena Espinal Hernández y Jorge Raúl Vargas*

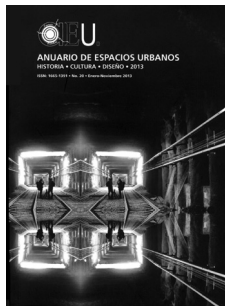
De nodos, hitos y umbrales

¿Y el Huevo? ¿Qué es el poder de la política? A propósito del libro *Crónica de la Eternidad*, *¿Quién escribió la historia verdadera de la conquista de la Nueva España?*, *Jorge Iván Martínez*

Resaca del Buzo. Manual de estilos urbanos, *Éric Andrés Navarro*

Cómo leer los mapas urbanos: una planificación

Entrevista a *Alfonso Lora*, *Esteban Lavigne*



Anuario de Espacios Urbanos Historia-Cultura -Diseño. 2013

Espacio urbano

De la justicia socioterritorial a la justicia espacial. Una revisión, *Guillermo Ejea Mendoza*

El espacio de Bachelard, *Armando Cisneros Sosa*

La reestructuración económica y territorial de León y del Bajío en Guanajuato. Nuevas formas territoriales en México, *Carlos Téllez Valencia*

Movilidad urbana por razón laboral en la Zona Metropolitana del Valle de México, *José Manuel Landín Álvarez*

Las albercas en Cuernavaca. Esquematizando el uso diferenciado del agua, *Rafael Monroy-Ortiz*

Historia urbana

Obras públicas y ciudadanía: las etapas de gestión de una obra pública en el Cusco del primer tercio del siglo xx, *Jéssica Esquivel Coronado*

Identidades y cultura urbana

Percepción y apropiación socio-espacial infantil de la ciudad. El espacio recordado de la plaza pública, *Vicente Guzmán Ríos*

Apropiación y disputa por el espacio público urbano: la lucha por la defensa del Tianguis de Artesanías del centro histórico de Coyoacán, *José Luis Gayosso Ramírez*

La reconquista de la ciudad: gentrificación en la zona de la Alameda Central de la ciudad de México, *Adrián Hernández Cordero*

De nodos, hitos y umbrales

El cartel como instrumento para generar conciencia, *Manuel de la Cera Alonso y Parada*



Anuario de Espacios Urbanos Historia-Cultura -Diseño. 2014

Espacio urbano

Ciudadelas: una estrategia de desarrollo urbano en la ciudad de México, *Guillermo Ejea Mendoza*

Acercamiento al cambio climático desde el espacio, la diferencia y la escala, *Angélica Rosas Huerta y Verónica Gil Montes*

Nuevos paradigmas de diseño urbano en la ciudad de México.

Dinámica urbano-inmobiliaria bajo el modelo neoliberal, *Heriberto E. Maldonado Victoria*

Diseño urbano-arquitectónico de un espacio público recreativo: del plano y la traza a la realidad. La ciudad de La Plata, motivo de ética para el urbanismo, *Aarón César Castañeda Martínez*

Historia urbana

Crecimiento urbano e impacto en el ruido ambiental de la delegación Azcapotzalco: Un análisis cartográfico, *Fausto E.*

Rodríguez Manzo, Elisa Garay Vargas y Gerardo G. Sánchez Ruiz

La parroquia de los Santos Apóstoles Felipe y Santiago de la Orden dominica en Azcapotzalco, *Minerva Rodríguez Licea*

Identidades y cultura urbana

Espacios artísticos y culturales de Regina. Efectos de la revitalización en el Centro Histórico, *Sergio Antonio Carmona O'Reilly*

En la ciudad de la esperanza. Las dinámicas sociales de la juventud en los espacios públicos contiguos al templo de san Hipólito,

Erick Serna Luna, José Luis Ávila Romero, Nallely Cazares García y Mauricio Cazares García

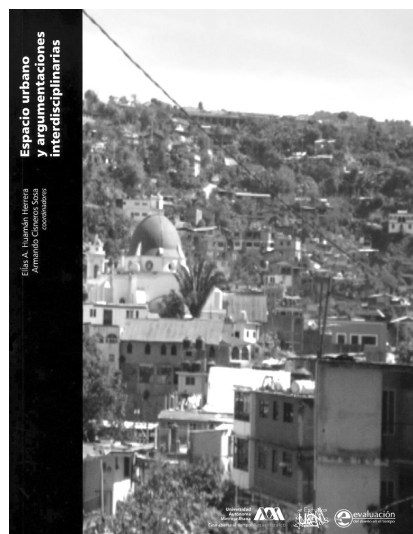
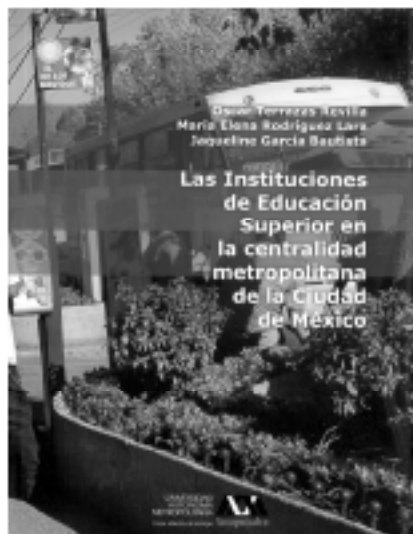
De nodos, hitos y umbrales

La viscera arquitectónica. La edificación de las entrañas de Emilio López-Galiacho, *César Martínez Silva*

Building the Urban Reef / Construyendo el arrecife urbano (Ensayo, texto inédito), Feike de Jong, *Presentación de Elías A. Huaman Herrera*







Anuario de Espacios Urbanos

Historia • Cultura • Diseño • 2015

se terminó de imprimir el 18 de diciembre de 2015.

La impresión estuvo a cargo de

Navegantes de la Comunicación Gráfica, S.A. de C.V.

La producción y cuidado

de la edición estuvo a cargo

de Consuelo Córdoba Flores,

Elia Pérez Neri y Emiliano Pérez Cruz.

La impresión se realizó en papel bond

de 90 gramos y para su formación

se utilizó la fuente Frutiger

de 6, 8, 10, 12, 14 y 18 puntos.

La edición fue de 1,000 ejemplares

más sobrantes para reposición.

*Todo lo que afecta al hombre afecta a la ciudad.
Por ello, estudiar las ciudades requiere
de un abordaje desde múltiples enfoques
disciplinarios y transdisciplinarios
en la búsqueda de definiciones, ideas
y planteamientos novedosos. Incluso,
es necesario repensar lo previamente planteado
ante las disímiles posturas generadas
en las últimas dos décadas dentro de los estudios
sobre la ciudad. Dicho interés por la reflexión
y discusión en torno a la problemática
de las ciudades se muestra en las investigaciones
publicadas en las tres secciones que componen
el Anuario de espacios urbanos 2015:
Una perspectiva sobre los estudios urbanos,
Espacio urbano e Historia urbana.*

ISSN 1665-1391



9 771665 139008

