

01062

6
20j



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO**



AÑOS, GENTE, SIMBOLOS Y ESPACIO PUBLICO

**APROXIMACION TEORICO METODOLOGICA
A LA HISTORIA DE LA CIUDAD DE MEXICO
DESDE EL ANALISIS DEL ORDEN
Y EL USO DE SUS ESPACIOS**

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN HISTORIA DE MEXICO**

Federico Fernández Christlieb

CIUDAD DE MEXICO

1992



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AÑOS, GENTE, SIMBOLOS Y ESPACIO PUBLICO.

indice

INTRODUCCION.....	1
-Advertencia antes de continuar.	7

PRIMERA PARTE

APUNTES TEORICO METODOLOGICOS PARA EL ESTUDIO DE MEXICO COMO UNA CIUDAD OCCIDENTAL.

1.-Los años del urbanismo y la carta de Atenas.....	9
-Urbanismo y urbanistas.	10
-Las razones del CIAM.	12
2.-Los métodos y los proyectos en la historia del estudio urbano.....	15
-De Atenas a Brasilia.	16
3.-El orden y el caos en la espacialidad urbana. El modelo de Occidente para interpretar el mundo.....	19
-La subestimación de lo cultural.	19
-El orden occidental y el resto del caos.	20
4.-La visión occidental en la historia moderna de México. - Los esquemas de Occidente.....	23
-La dirección única.	23
5.-El liberalismo y el positivismo mexicanos.....	26
-Revoluciones y mitos.	26
-Continuidad.	28
6.-Apuntes teóricos para hablar de los años, los símbolos, la gente y los espacios públicos de la Ciudad de México. -La escala cultural.	29
-La memoria espacial contra la modernidad.	30
-La percepción espacial.	32
-Propiedad, posesión y privatización.	34
Referencias *	36

SEGUNDA PARTE

LA GENTE EN LAS CALLES Y LA APROPIACION DEL ESPACIO PUBLICO

7.-La gente como espacio histórico.....	40
-Los espacios sin gente.	41
-Ciudad de gente.	42
8.-El comercio y su espacialidad en la historia de la ciudad.....	43
-Pochtecas y otros comerciantes.	47
-La ciudad moderna y el comercio ambulante.	49
9.-El espacio urbano en la historia de los modos de transporte.....	50
10.-Conjunción del comercio, del automóvil y de otras formas de apropiación de espacios urbanos.....	56
-La fiesta y la cascarita.	57

11.-La vida en las calles y el fin de los espacios abiertos.....	59
-La ciudad interior.....	61
Referencias *	64

TERCERA PARTE

PASEOS POR LA CIUDAD, PASEOS POR EL TIEMPO. SIMBOLOS, TRAZA Y EJEMPLOS EN LA CIUDAD DE MEXICO

12.-La traza urbana.....	67
-Calles y canales.....	68
-Rastros de su historia.....	69
-Xochimilco hoy.....	71
13.-Chapultepec y México, vínculo simbólico.....	74
-El bosque y el archiduque.....	74
-Vínculos por agua.....	75
-La necesidad mutua.....	77
14.-Reforma en la traza urbana.....	78
-Más personajes, más símbolos.....	80
-Alas y brazos para la Reforma.....	81
-Los individuos libres son de bronce.....	84
-La Diana también.....	85
-Bucareli, el viejo paseo nuevo y el Caballito.....	86
15.-La arquitectura, el urbanismo y sus símbolos.....	88
-La expansión urbana; de la Juárez a la Guerrero.....	88
-Miscelánea simbólica.....	91
-El museo.....	92
-Percepción monumental.....	94
-De la Alameda al Zócalo.....	96
-Símbolos que dialogan.....	98
Referencias *	103

CONCLUSIONES.....	105
-------------------	-----

BIBLIOGRAFIA.....	110
-------------------	-----

Agradecimientos.....	124
----------------------	-----

*Las referencias indicadas en cada caso por un número entre paréntesis dentro del texto, están colocadas al finalizar cada una de las tres partes. Para poderlas ir consultando con mayor facilidad, se puede acudir al presente índice, o bien, reconocerse un cuadro oscuro marcado con una "R" en el extremo superior derecho de la hoja donde dichas referencias inician.

AÑOS, GENTE, SÍMBOLOS Y ESPACIO PÚBLICO.

INTRODUCCIÓN

AÑOS, GENTE, SIMBOLOS Y ESPACIO PUBLICO

Aproximación teórica metodológica a la historia de la
Ciudad de México
desde el análisis del orden y el uso de sus espacios.

*** Introducción ***

El título del presente trabajo refleja de algún modo su enorme ambición; el subtítulo reconoce sus limitaciones. Por un lado tenemos el deseo de recorrer los años -la historia- de la Ciudad de México a través de la observación más o menos detallada de algunos de sus espacios públicos, de la gente que los construye y vive, y de los símbolos que nos hablan de la cultura local y de las culturas convergentes. Por otro, sabemos que las dimensiones histórica y geográfica de esta urbe que se cuenta entre las más grandes del mundo hacen de cualquier estudio que pretenda abordarla, una mera aproximación. Dentro de tal acercamiento, hemos dividido el objetivo final en una doble intención compuesta por una línea de investigación que se ocupa de las necesidades teóricas y metodológicas del trabajo, y por otra que se encarga de proponer ideas para el posterior estudio sobre la espacialidad urbana. En realidad ambas líneas se trenzan con bastante frecuencia, se anudan y desatan recorriendo no sólo los espacios, sino también las prácticas sociales, la historia y los símbolos que conforman nuestra urbanidad, recogiendo con atención los cabos que pudieran quedar sueltos y vaciando su conocimiento en una serie de ejemplos analizados en la tercera parte. Así, las páginas de esta tesis no siguen alguno de los métodos más conocidos de investigación en ciencias sociales, porque precisamente intentan proponer un modo alternativo para abordar los problemas de la ciudad, que si bien no negará la influencia de muchas de las lecturas citadas, sí pretende aproximarse a la creación de conocimiento histórico.

Crear conocimiento en las Ciencias Sociales no es tan fácil, sobre todo si rechazamos la práctica habitual de partir de definiciones axiomáticas para abordar los temas que nos interesan. Para ser historiador dentro de una investigación tradicional, se recurre a los datos cronológicos, a las fuentes y a una final interpretación de los hechos previamente analizados, y con esas bases se puede uno contar entre los que formalmente se dedican a la Historia. Eso es lo que la define. Sin embargo, hacer tales recuentos y reinterpretaciones no siempre significa crear conocimiento, ya que muchas veces se limitan los alcances de la investigación con el seguimiento ortodoxo de metodologías trazadas de antemano. Crear conocimiento es, para nosotros, permitir en el transcurso de una investigación seria, rigurosa y profunda, la participación de la imaginación, el rompimiento de

esquemas preconcebidos para abordar cada tema, y finalmente, la generación de puntos de vista distintos a los planteados tradicionalmente.

En otras palabras, las líneas teórico-metodológicas que aparecen en el trabajo, deben buscar nuevas relaciones entre sus elementos para conseguir un enfoque poco explorado, para observar los problemas desde un ángulo en el que el investigador no se haya parado antes, para intentar con el apoyo de los trabajos teóricos ya existentes, la ubicuidad a la que todo humanista debe aspirar si desea acercarse a la comprensión de cualquier problema social. Se comprueba que se llegó a ese estado únicamente si se aterrizó toda esa teoría revuelta, en ideas claras, quizá en datos concretos, pero sobre todos en enunciados que nos hagan ver en la realidad cotidiana elementos de análisis que antes no veíamos, que nos permitan eslabonar con mayor armonía los periodos históricos que no teníamos bien definidos o, mejor aun, si aquel conocimiento que ostentábamos y defendíamos como una verdad probada, de pronto pierde sentido y adquiere confusión, si súbitamente la realidad se nos cae, si al final de la investigación nos damos cuenta que la ciudad es apasionadamente inasible. El reconocimiento de las limitaciones y de la vacuidad de nuestras manos cansadas tras el trabajo, es la mejor recompensa que un estudioso de las ciencias sociales puede tener: la sociedad cambia histórica y geográficamente a ritmos vertiginosos. He ahí su atractivo.

Por otra parte, la mayoría de los trabajos para obtener grados de Historia en nuestra Facultad, tienden hacia la microhistoria como la única manera de profundizar en el estudio de los hechos relacionados con el tiempo; se delimita un periodo y se dice de él todo lo que las fuentes nos informan, y del mismo modo se delimita también el lugar donde los hechos que se van a estudiar ocurrieron, e igualmente se le describe casi a la perfección para dar marco y dimensión geográfica al estudio histórico en cuestión. El trabajo que aquí se presenta, no obstante, ha decidido romper con esa delimitación a priori tanto en los marcos histórico como geográfico sin que ello conlleve, como ya dijimos, la pérdida de seriedad, de rigor o de profundidad. Se trata entonces de analizar el orden que guardan los espacios urbanos tomando en cuenta los distintos factores que han contribuido en su conformación, y al mismo tiempo, se trata de analizar los usos que la gente les ha dado y cómo las actividades de ésta pueden quedar condicionadas por aquellos. Se trata pues, de hacer hablar a esos espacios, de obtener con la ayuda de fuentes, de interpretaciones anteriores, de observaciones propias, del análisis de los flujos (de ideas, de cosas y de personas), una nueva interpretación de lo que han significado dichos espacios para los grupos sociales que los han construido y que los han percibido de distinta forma en las distintas etapas.

Así, se pretende abordar metodológicamente un camino con dos vertientes: una, la del análisis de los espacios públicos urbanos que nos puede introducir en la creación del conocimiento histórico, es decir, que nos puede revelar nuevos elementos de

análisis para saber mejor la historia de la Ciudad de México. La otra vertiente parte de estudiar lo que hasta ahora nos dicen los historiadores para conocer mejor la espacialidad presente. Como se ve, este trabajo no está ceñido a los dogmas de la clasificación tradicional de los saberes según Occidente, ni ha sido guiado por ninguna metodología preexistente porque justamente dedica parte de su esfuerzo a encontrar sobre la marcha formas alternativas de observación y de análisis, mismas que deben ser, una vez encontradas, por definición efímeras. Con ello queremos decir que no hay caminos repetibles en la investigación social; acaso hay experiencias más vastas, aplicables si se quiere, pero nunca jamás elevables a nivel de ley universal o de método científico como lo entienden las ciencias naturales.

Para ser un poco más explícitos partamos de lo más sencillo de nuestra aproximación teórica sobre los espacios. El orden que guardan los espacios donde se desarrolla nuestra cotidianeidad doméstica, constituye en sí una característica cultural del grupo social al que pertenecemos. La cama pegada al muro, la puerta cerrada, la ubicación de las ventanas y de la mesa, la separación del baño y de la cocina, son elementos de una disposición espacial que no está dada por la naturaleza. Para cada movimiento, para la distribución de los objetos en un departamento, para la función de cada pieza y cada mueble, para la expresión de un placer ligado al lugar que habitamos, hay una explicación cultural o por lo menos un intento de explicación que siempre tendrá que hacer caso de los factores condicionados por nuestra cultura. Muchos de estos factores, quizá la mayoría, se pueden reconocer en el seguimiento profundo del proceso histórico que ha tenido el grupo social del que formamos parte. Otros son mutaciones necesarias dentro de ese proceso histórico que obedecen a coyunturas socioeconómicas, de la moda, del terreno en el que estamos asentados o de la gente que se ha metido en nuestras vidas, pero que finalmente pueden, todas estas mutaciones, formar parte de la historia y de la biografía que explican nuestra existencia como personas.

Pero así como el caso de la espacialidad doméstica podría abordarse rigurosamente con base en el estudio de la biografía de quienes construyen y quienes habitan tal vivienda, el estudio de los espacios públicos puede hacerse desde la óptica que nos presenta la historia de la ciudad y así tratar de explicar nuestra existencia como sociedades. El presente trabajo también tiene por objeto salirse de las puertas de nuestro domicilio para adentrarse en la dinámica urbana, para recorrer intentando una explicación del orden espacial de los lugares que son de todos, que pertenecen a la comunidad, que se rigen por prácticas culturales colectivas y no sólo por biografías individuales. Pero no sólo se intenta una explicación de la disposición de las cosas como si éstas formaran parte de una escenografía teatral, sino que se busca identificar las condiciones históricas en las que se construyeron los espacios y las características culturales que podemos reconocer en el orden que guardan ahora y que han

guardado antes, así como las influencias ideológicas que les dieron ese orden y las modas extranjeras que impactaron en nuestra espacialidad. A lo largo de las tres partes que componen esta tesis, saldremos del hogar azotando la puerta y olvidando el dominio de lo privado para formar parte de la gente pública, para treparnos sobre un Ruta-100 y apearnos sobre la plaza o la calle, donde la vida verdaderamente existe, donde la propiedad privada pierde sentido y choca contra la realidad colectiva de la gran mayoría de los habitantes de la urbe. De este encuentro sobre los espacios que no son de nadie (y que son de todos), surge sin duda otro de los nodos que tuvimos que desentrañar: la irrupción del mundo de lo privado sobre los territorios de lo público.

El dominio de lo privado solía permanecer en casa cuando sus habitantes la dejaban y se iban a trabajar, a estudiar, a pasear. Un individuo era territorialmente dueño de la suela de sus zapatos y del ala de su sombrero, pero de nada más. Aunque para ser más precisos, lo era de todo lo que le circundaba, pero no a título personal, sino bajo la idea de una posesión colectiva del espacio y de los bienes. Más tarde, lo estrictamente "suyo", es decir, aquello que le pertenecía pero que no era un bien inmueble como la tierra, logró salir de la casa hacia el dominio urbano de lo público principalmente mediante los avances tecnológicos que crearon el espacio móvil, la propiedad privada portátil: los carruajes, y a manera de paradigma, el automóvil, cuyas puertas podían también cerrarse con llave llevando consigo las "comodidades" del hogar privado. Con la generalización de los modelos urbanos que contemplaron al auto para reordenar sus espacios públicos y privados, tuvimos la primera conjunción de estas dos dimensiones espaciales y el inicio de una tendencia irremisible de apropiación de lo que antes era de todos. Vale aquí mencionar que a lo largo del desenredo de estas ideas no tomaremos, salvo cuando se explicita, los regímenes legales de propiedad conforme a derecho, sino que estaremos siempre hablando del uso consuetudinario del territorio, de las prácticas sociales sobre el espacio público.

Una segunda conjunción que extiende su sombreado sobre estos espacios públicos, la han venido a formar los vendedores ambulantes, quienes al ocupar algunos metros cuadrados de suelo, están apropiándose de las posesiones que legalmente son colectivas. Esta actividad no tendría gran importancia espacial si no se hubiera multiplicado a las dimensiones que actualmente ocupa y si no constituyera, de manera informal, una importante rama de la economía urbana. La lucha por el espacio público reconoce así, a un nuevo ingrediente que combate contra el transeúnte común y contra los vehículos motorizados privatizantes o colectivizantes. Tanto en esta parte del análisis histórico-espacial como en la anterior, será necesario detenernos a reflexionar sobre las causas culturales y socioeconómicas que han amenazado a la ciudad con perder el carácter público depositado en sus calles y plazas. Es decir, no se puede culpar a los vendedores con ligereza, sino que habrá que explicar la situación proponiendo alternativas y reconociendo que por encima de ellos hay instancias y personas jerárquicamente superiores que

aprovechan su desventajosa posición para extorsionarlos. Igualmente es necesario recoger la probable explicación del uso extremo del automóvil y su repercusión en el orden territorial urbano; estas relaciones son verdaderas manifestaciones espaciales del poder que han marcado la historia reciente de México. Así pues, la historia de ambos fenómenos y de las conjunciones que presentan además de otras formas de apropiación de espacios, serán revisadas en su trayectoria histórica.

Para todo ello ha sido imprescindible apoyarse en las exposiciones teóricas de varios estudiosos del espacio, que, aun sin ser historiadores o geógrafos, han logrado percibir y poner en ideas intelegibles estas relaciones espaciales condensadas a través de la historia de la cultura urbana que en cada caso genera los espacios de un determinado lugar. De Maurice Halbwachs hemos comprendido que los espacios son depositarios de la memoria colectiva de los pueblos que los han construido y modificado; las calles, las piedras y los muros guardan la historia de la gente y la identidad que los une en una cultura reconocida por todos. La transformación de esos espacios, su destrucción o su suplantación por otros espacios diseñados bajo otro orden y otra lógica (otra cultura), dañan sensiblemente a la sociedad en cuestión. De Marshall Berman hemos recogido las experiencias contemporáneas de una modernidad arrasadora que no ha respetado la espacialidad de los habitantes y que lo ha cambiado todo a través de modelos preconcebidos que rara vez promueven una identidad colectiva, y que cuando esta identidad logra fraguarse, el propio impulso modernizador se encarga de destruirla para dar paso a espacios más modernos. La modernidad para Berman es el factor de desintegración social más importante, y lo es, podemos agregar, en la medida que destruye la espacialidad propia de una cultura para tratar de meterla a empujones sobre un molde confeccionado por otra. Edward Hall, por su parte, intenta identificar esa espacialidad diferencial entre los pueblos al analizar la base de sus relaciones culturales más cotidianas y, en un sentido, más animales.

En estos puntos, es el contexto histórico el que les dará fondo, forma y significación a las reflexiones de los diversos autores, y por ello se ha hecho indispensable viajar de la mano de François Choay, de Sigfried Giedion y de Fernando Chueca Goitia como cronistas del urbanismo y de la arquitectura modernos, no sin mirarlos con sentido crítico y ponerlos a combatir ideológicamente entre ellos y entre los propios actores que modificaron los conceptos más socorridos por la ordenación espacial de las ciudades. Desde Europa analizaremos los antecedentes fincados por el Barón Haussmann y la institucionalización del urbanismo a través de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), o de la propia Bauhaus, e intentaremos identificar cómo y cuándo irrumpieron los nuevos conceptos en México y qué importancia llegaron a tener. Se verá a su vez la influencia norteamericana y las corrientes que se opusieron a la marcha del urbanismo así entendido y se cotejarán estas ideas entre las de muchos autores más mencionados a lo largo del texto y de la bibliografía.

Para ejemplificar la confluencia de todos los puntos hasta ahora mencionados, será necesario abordar los casos concretos más significativos de la Ciudad de México ante la imposibilidad de agotar el análisis de toda la metrópoli. Así, se han elegido ejemplos dentro de los marcos del Centro Histórico, sin que esta predelimitación se convierta en un obstáculo que impida seguir el análisis de una vitalidad o de un proceso espacial; hasta donde éste termine o comience, o cuando menos, hasta donde éste nos deje satisfechos. Como contexto de la parte más empírica de esta investigación, se han efectuado recorridos por varios puntos, que para mejor expresarlos son flujos, flujos de gente, de mercancías, de tiempo, de ideas. Se han elegido, como dijimos, lugares internos o cercanos al Centro Histórico porque son lo más conocido y controvertido. Aquí cabe insistir en que siempre hemos criticado la microhistoria que se ciñe a una época determinada de un lugar preciso para agotar su información y quedarse en la descripción de instantes inconexos y lejanos a lo que nos ocurre cada día. Más bien nos hemos sentido atraídos por los temas gigantes, aquellos que jamás consiguen llegar a un fin satisfactorio, pero que a pesar de ello y de las propias limitaciones del investigador parecen tener más materiales que aportar a la situación del aquí y el ahora; da la impresión que los temas amplios son siempre más atractivos y por lo tanto más divulgables. De todos modos por razones de orden metodológico, los lugares que se mencionarán más comunmente son bastante precisos. Lo anterior no obsta para que durante el trabajo, citeamos lugares e ilustraciones que no son los que para otros efectos se mencionan, siempre y cuando dichas menciones ayuden a explicar el caso. Pero no se trata tan sólo de seguir la espacialidad en función de actividades colectivas como el comercio o el transporte, sino de profundizar en el lenguaje semiótico que guardan los espacios; los signos que de ellos obtenemos tras una aguda observación, también son información para comprender la historia urbana y la dinámica social de nuestros días.

El estudio de los lugares y de sus elementos nos descubre que el orden espacial habla históricamente. Los símbolos dispuestos sobre la vía pública dialogan entre ellos y descubren prácticas sociales del presente y de otros tiempos ligados a la historicidad de la urbe. Conseguir que los espacios nos informen, interrogarlos, hacerlos hablar, ya lo hemos dicho, también forma parte del presente esfuerzo; el comercio ambulante o el anecdótico que enmarca los monumentos de la Ciudad de México, son sólo el pretexto para lograrlo. En este sentido, en la tesis aquí propuesta hay un deslinde de la geografía tradicional que solamente se encarga de describir el paisaje, o de la historia más vulgar que tiene por fin contar eventos en forma cronológica. La propuesta alternativa será entonces una metodología distinta y a la vez complementaria de todos los demás métodos mediante los cuales se abordan los problemas sociales.

Con el Paseo de la Reforma, con Bucareli, con Xochimilco, con el diálogo de los elementos que encuadran el Zócalo y que se

vinculan en más de una forma con Chapultepec, encontraremos materia para ver si se sostiene lo hasta aquí dicho, y sobre todo lo dicho en el primer capítulo donde queda vertido el juego teórico que da impulso a este breve estudio. Veremos entonces el papel de la percepción colectiva de los espacios en las prácticas sociales tanto eventuales como cotidianas. Trabajar dichos lugares ha sido una experiencia casi mágica; andar por los pasillos del castillo en la cima del cerro del Chapulín o recorrer en bicicleta desde el Tepeyac hasta Las Lomas intentando métodos alternativos de reconocimiento urbano, nos ha transportado en el tiempo como jamás pensamos que se pudiera lograr dentro de la ciudad del smog, dentro de una urbe que parece ya no esconder nada a los ojos de uno de sus tripulantes. Bien por el contrario, la de México es la ciudad de las sorpresas, la ciudad de los secretos que emergen a la vuelta de la esquina y en el momento más inesperado, que se descarnan de repente para impresionarnos. Sus espacios que en apariencia son perpetuos, se transforman sin avisar un día cualquiera, mientras que otros, incluidos en proyectos modernizadores y con un futuro de plástico comercial, súbitamente se rebelan para permanecer sin grandes alteraciones gracias al empuje popular que les da razón y vida. La ciudad que se devora a sí misma es también la que parece más invulnerable. Por todo ésto, trabajar cualquier tema en la ciudad de México es un reto de magnitudes incalculables, cuyo desenlace seguro es el fracaso del investigador. Abordar a la metrópoli por cualquiera de sus flancos, desde la geografía, desde la historia, desde la fiesta, es ciertamente excitante, pero terriblemente duro porque puede convertirse en una pasión inagotable, en un vicio que como el alcohol o el amor, puede alguna vez plantearnos la muerte.

ADVERTENCIA ANTES DE CONTINUAR.

A manera de advertencia debe quedar claro que este trabajo está movido por muchas inquietudes de orden académico, pero también por impulsos lúdicos. El juego y el placer por sentir la ciudad pueden ser recursos metodológicos, pueden convertirse en una experiencia narrada en primera persona: sin darme cuenta le abrí mi estómago sensible a la Ciudad para que me recorriera y caí en la sorpresa de que los lugares que consideré más importantes para estudiar la espacialidad histórica, eran también los lugares que más me deleitaba recorrer. Al mirador de la Torre Latino subí una y otra vez, a la villa peregriné y en Xochimilco eché mi cuerpo a trajinar por los canales. Escribí más cantidad que calidad y luego seleccioné tal vez sin éxito; aprendí a tomar fotografías porque me encontré desesperado ante la idea de que Tenochtitlan se nos acabara, porque al oír las pláticas de Ralo sobre el agua cristalina de las acequias o sobre la magnificencia de la ciudad de su infancia, me abordó una nostalgia incontable que estrictamente no me debía de pertenecer,

pero que ahora me ha hecho firmar un compromiso secreto con las calles de la ciudad. En la medida en que fui descubriéndolo, me dí cuenta de que cerrar los ojos y sentir el viento en el Espacio Escultórico de C.U. o escuchar el eco de mis pasos en Coyoacán mientras todos celebraban año nuevo, eran también elementos metodológicos rescatables en el proyecto ambicioso de crear conocimiento histórico y de comprender la espacialidad de la urbe. Con razón fui acusado de romántico sin defenderme demasiado, pero rechazando, eso sí, cualquier coincidencia con la reacción de las élites que al ver perdida su exquisitez aristocrática, añoraron los tiempos pasados. De alguna manera esta añoranza campea las composiciones y enmiendas a la historia hechas por las cultivadas plumas de Don Artemio de Valle-Arizpe o Don Luis González Obregón. El sentido de nuestro trabajo, para que se entienda con estos dos ejemplos, no es el mismo de ellos.

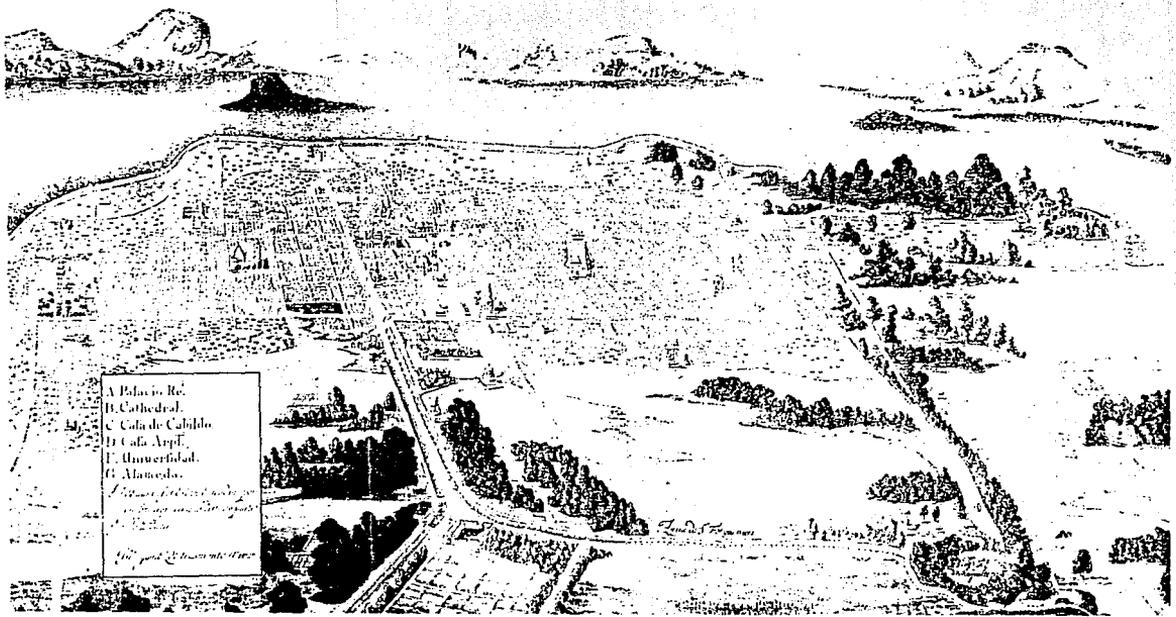
Termino esta nota aceptando que al final de este ensayo, recobré la certeza de que cuesta mucho empezar a comprender a la Ciudad de México. Esto me invita a regresar sobre el tema cuantas veces sea necesario, o para decirlo de otro modo, soy presa del mortal vicio que nos ha hecho dependientes de la Gran Tenochtitlan y (como - insisto- pasa con el alcohol o con el amor) la abstención no significa cura alguna. Para liberarnos de esta vorágine urbana parecemos irremisiblemente condenados a seguir las instrucciones de Cortázar: no hay forma de salir del territorio más que metiéndose en él hasta las cachas. Tal vez al final la ciudad nos pague con un beso.

Forma y Levantado de la Ciudad de México.

Por la correspondencia de los números de las Casas con los nombres y personas de ellas.

1	1	1	1
2	2	2	2
3	3	3	3
4	4	4	4
5	5	5	5
6	6	6	6
7	7	7	7
8	8	8	8
9	9	9	9
10	10	10	10
11	11	11	11
12	12	12	12
13	13	13	13
14	14	14	14
15	15	15	15
16	16	16	16
17	17	17	17
18	18	18	18
19	19	19	19
20	20	20	20
21	21	21	21
22	22	22	22
23	23	23	23
24	24	24	24
25	25	25	25
26	26	26	26
27	27	27	27
28	28	28	28
29	29	29	29
30	30	30	30
31	31	31	31
32	32	32	32
33	33	33	33
34	34	34	34
35	35	35	35
36	36	36	36
37	37	37	37
38	38	38	38
39	39	39	39
40	40	40	40
41	41	41	41
42	42	42	42
43	43	43	43
44	44	44	44
45	45	45	45
46	46	46	46
47	47	47	47
48	48	48	48
49	49	49	49
50	50	50	50

Plano de la Ciudad de México según Juan Gómez de Trasmonte, 1628.



**AÑOS,
GENTE,
SÍMBOLOS
Y ESPACIO PÚBLICO.**

1

primera parte

**APUNTES TEÓRICO METODOLÓGICOS PARA EL
ESTUDIO DE MÉXICO COMO UNA
CIUDAD OCCIDENTAL**

APUNTES TEORICO METODOLOGICOS PARA EL ESTUDIO DE MEXICO COMO UNA CIUDAD OCCIDENTAL

1.-LOS AÑOS DEL URBANISMO Y LA CARTA DE ATENAS.

Los espacios suelen ser estudiados como el escenario donde suceden los hechos históricos, como el recipiente teatral donde los objetos son acomodados por los actores y los escenógrafos. Los espacios urbanos entonces son, según esta concepción, las calles, los puentes, las banquetas, las zonas residenciales, las áreas de comercio, los parques, los corredores industriales, la vivienda, los edificios públicos y las construcciones de todo tipo que se ubican en la ciudad. Para su estudio se funden -según la clasificación occidental de las ciencias- la geografía urbana y la arquitectura en una disciplina conocida como urbanismo, y además se le agregan ciertos elementos de la sociología para tratar de interrelacionar a los actores con el escenario, es decir, para comprender lo que a fin de cuentas más nos interesa: la obra de teatro. Estrictamente, allí acaba la tarea del investigador urbanista, al decirnos cómo funciona la ciudad después de haber conjugado los elementos escénicos con el quehacer de los personajes; o sea, al explicarnos cómo fue que los comerciantes se apostaron en tal o cual mercado, cómo se diseñó una unidad habitacional o cómo se llegó al uso de determinados modos de transporte. Según Pierre George (1970)*, el proceder del investigador se resume en "observación analítica, detección de las correlaciones e investigación de las relaciones de causalidad" (1). Después de eso y con suerte, el urbanista, el geógrafo, el arquitecto, el historiador, vertirán sus propuestas para dar un mejor orden a los objetos que están sobre el escenario con el fin de hacer más eficaz la ciudad, de distribuir mejor las actividades y las personas. Esta práctica profesional y académica de reordenar los espacios para aprovecharlos mejor, encuentra sobrado eco en los países industrializados. En la lengua francesa existe un término que denota tan importante actividad para los geógrafos y urbanistas europeos: el aménagement. (2)

Y suena todo muy lógico: primero se delimita el lugar y se analiza la distribución de sus zonas de acuerdo a la actividad que se desarrolla en ellas, después se describen los problemas que emanan de esa distribución y por último se diseña una nueva distribución de las actividades y de la gente para evitar los problemas existentes. Tan fácil... y tan difícil. Este fue el

móvil de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), es decir, de la agrupación de los arquitectos más destacados del mundo occidental, cuya cuarta reunión celebrada en 1933, dio como resultado la famosa Carta de Atenas, donde se plantearon como conclusión, terminar con los problemas del crecimiento descontrolado generado por la industrialización.(3)

URBANISMO Y URBANISTAS.

Pero el espacio no es un recipiente geométrico inmóvil, o al menos no es sólo eso. El espacio es una creación cultural delimitada por las relaciones económicas y políticas, y finalmente por las correlaciones en las que se expresa el poder (4), además de ser sin duda también un concepto lingüístico al que se recurre para ponerle nombre a una realidad percibida a través de filtros culturales, asunto éste (el del lenguaje) que no puede ser abordado por el presente ensayo.(5) Así que para adentrarnos en la historia del espacio de una ciudad moderna, es necesario adentrarnos en la historia ideológica de lo urbano, esto es, del urbanismo como recurso metodológico para abordar la problemática de las ciudades sin desechar con ello otras formas de análisis.

Por supuesto que la definición mecánica expresada al inicio de esta primera parte para el término "urbanismo", debe ser refutada con el seguimiento histórico que nos explica su confección en medio de un mundo que agrupaba cada vez a más gente en las ciudades y que lo hacía (y lo sigue haciendo) de un modo problemático y "desordenado". Si bien es P.Clerget quien en 1910 utiliza por primera vez la palabra "urbanismo" en el Boletín de la Sociedad Geográfica de Neufchatel (6), existen corrientes de pensamiento que empiezan desde el siglo XIX a manejar ideas que servirán de base a esta disciplina fundada en rigor durante la primera mitad del XX. Para François Choay, estas corrientes pueden denominarse pre-urbanistas, distinguiendo dos principales a las que ubica como seguidoras, una de lo que llaman el "modelo progresista", y otra, del "modelo culturalista". La primera está sostenida por las aportaciones teóricas de Robert Owen (1771-1858), Charles Fourier (1772-1837), Pierre-Joseph Proudhon (1809-1863) y otros (entre los que podemos contar a Julio Verne, 1828-1905), quienes hablan de una ciudad mejor a partir de la zonificación y especialización de los espacios de acuerdo a la actividad (trabajo, vivienda, recreación) y de acuerdo también a las preferencias e inquietudes del individuo, para el cual diseñan una casa rodeada de áreas verdes y espacios abiertos. El modelo culturalista agrupa a personas como William Morris (1834-1896) y John Ruskin (1818-1900), quienes condenan el crecimiento anárquico de la llamada "ciudad industrial" y proponen una solución basada en la trayectoria histórica de las urbes donde la colectividad sea beneficiada por encima de los intereses individuales.(7) Ambas corrientes, y marcadamente la segunda, imponen sus decisiones por encima de la voluntad de la sociedad y proponen la represión de aquello que no quede enmarcado en sus modelos; el malthusianismo además, forma parte de las ideologías

europas de la época que permean ambos modelos, y propone excesos tales como el restringir a un número determinado la población de una concentración humana.

Sin suscribir modelo alguno, y lo que es más, sin proponer un proyecto de ciudad mejor (lo que les ha dado extensa vigencia), Friedrich Engels (1820-1895) primero, y Karl Marx (1818-1883) después, definen a la ciudad como un objeto histórico que ha creado a la burguesía industrial y al proletariado, cuyo papel será el de conducir a la colectividad al socialismo y más tarde al comunismo; para ellos la diferencia entre campo y ciudad debe ser abolida y mientras eso sucede, no plantean la construcción de vivienda de interés social (multifamiliares) para la clase trabajadora, preocupación central en las otras corrientes. De igual forma, el geógrafo anarquista de origen ruso Pierre Kropotkine (1842-1921) rechazaba la idea de una sociedad separada en rural y urbana, y proponía, con mucho menos pragmatismo que los manuales en los que derivó el marxismo después de la Revolución de Octubre, una actividad humana rica en la que todos trabajaran física e intelectualmente en pro de la libertad y la convivencia. Contemporánea a ellos surgirá en los Estados Unidos la corriente del llamado anti-urbanismo como respuesta nostálgica ante el deterioro "ecológico", si cabe el término para la época, causada por la ciudad industrial.(8)

Así como durante el siglo XVII se fueron decantando las especialidades y nace por ende la Geografía para encargarse del estudio de los espacios en general, así, desde las primeras décadas del siglo XX, la racionalidad occidental ya exige también especialistas para esto del urbanismo, y serán los arquitectos quienes se identifiquen más con el ordenamiento de los espacios de la ciudad. Sin embargo las discusiones del siglo precedente los habrán dejado marcados. Heredero de aquel modelo progresista, Walter Gropius (1883-1969), funda en Weimar, Alemania en 1919, la Bauhaus, escuela cuyo objetivo, dicho rápidamente, fue obtener la síntesis del arte y la industria para producir una arquitectura bella en serie mediante el trabajo en equipo. En la definición de un estilo con tales características, cooperaron Paul Klee (1879-1940) y Mies Van der Rohe (1930) entre muchos otros. Hasta antes de la Bauhaus, la industrialización no había marcado a la sociedad prusiana como definitivamente sí lo había hecho con Inglaterra y en menor medida con Francia. No había nacido nada parecido a las obras de William Morris para favorecer al artesanado inglés y a la industria textil, ni existía una escuela como la de Chicago (1880) o como el movimiento belga de 1890.(9) Pero la Bauhaus, que sufriera un cambio de sede en 1926 para mudarse a Dessau, marcaría hasta su proscripción por los nazis, un hito en la historia del urbanismo y despejaría el campo para que los CIAM rindieran frutos a nivel planetario. Un eslabón de contacto entre la Bauhaus y los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna, fue sin duda Charles-Édouard Jeanneret (1887-1965) mucho mejor conocido como Le Corbusier (10).

El trabajo de Le Corbusier definió a la arquitectura occidental de nuestro siglo e impuso de alguna manera reglas y leyes a las que casi todos los arquitectos se plegaron. Para él, dice Choay, no podía haber divorcio entre arquitectura y urbanismo, y su aportación personal más clara fue la sistematización de sus ideas y la extrema esquematización de las mismas, que al ser presentadas, asestaban un golpe impresionante sobre quien las escuchaba y miraba. (11) Puede decirse que él fue el promotor de la citada Carta de Atenas de 1933, paradigma del urbanismo mundial que también llegó en diversas formas a la ciudad latinoamericana y que todavía hoy deja ver su influencia en no pocos de los proyectos urbanos que se verifican sobre nuestros espacios públicos. Un análisis detenido de la Carta y de los comentarios hechos a ella en 1941 por el grupo de arquitectos franceses del CIAM, nos seduce a asumirla, pues está cargada, en apariencia, de un espíritu esencialmente justo en el terreno de lo social, y bien argumentada con base en los diferentes elementos que se toman en cuenta para hacer una construcción, sea ésta una casa o una ciudad entera. La época en la que es redactada necesita remedios que la Carta pretendía presentar mediante un diagnóstico de tono sincerista:

"El advenimiento de la era industrial ha provocado inmensas perturbaciones en el comportamiento de los hombres, en su repartición sobre la Tierra, en sus empresas. (12)

"El crecimiento de la ciudad va devorando, a medida que se produce, las superficies verdes [...] El individuo que pierde contacto con la naturaleza se disminuye, y paga caro, con la enfermedad y la decadencia, la ruptura que debilita su cuerpo y arruina su sensibilidad corrompida por los goces ilusorios de la ciudad. (13)

La autoridad municipal "no vacilará en trazar una calle que privará de sol a millares de viviendas. Encontrará natural asignar a la edificación de un barrio obrero una zona hasta entonces desechada porque las nieblas la invaden, porque su humedad es excesiva o porque los mosquitos pululan en ella... Estimaré que una ladera mal orientada que nunca atrajo a nadie, que un terreno envenenado por el hollín, los tizones, los gases deletéreos de alguna industria, a veces ruidosa, siempre serán lo bastante buenos como para hacer acampar a las poblaciones desarraigadas y sin apegos sólidos a las que llaman 'mano de obra corriente'. (14)

"Es urgente modificar ciertos usos, hacer accesible a todos, por medio de una legislación implacable, fuera de toda cuestión de dinero, una cierta calidad de bienestar, y prohibir para siempre, mediante una estricta reglamentación urbana, que familias enteras se vean privadas de la luz, del aire y del espacio. (15)

"El 4o. Congreso CIAM, reunido en Atenas, ha establecido este

postulado: El sol, las áreas verdes, el espacio, son las tres materias primas del urbanismo.(16)

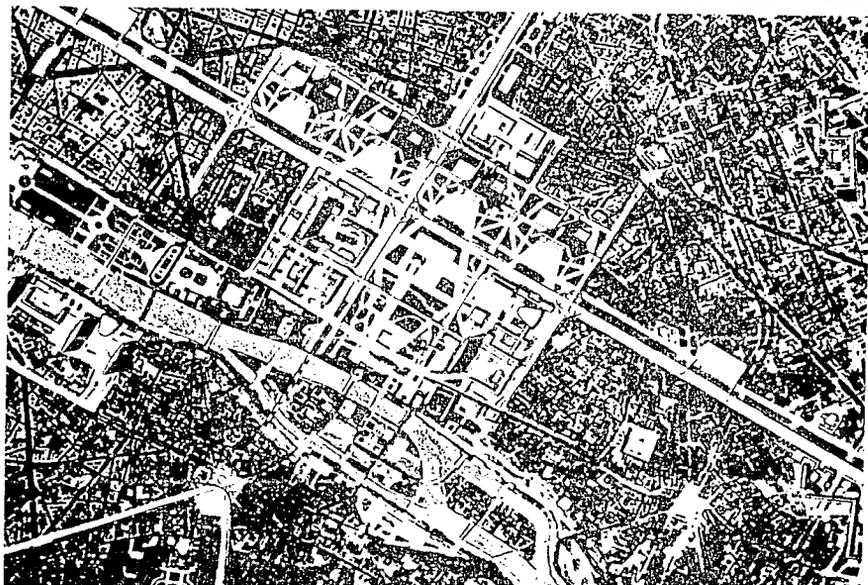
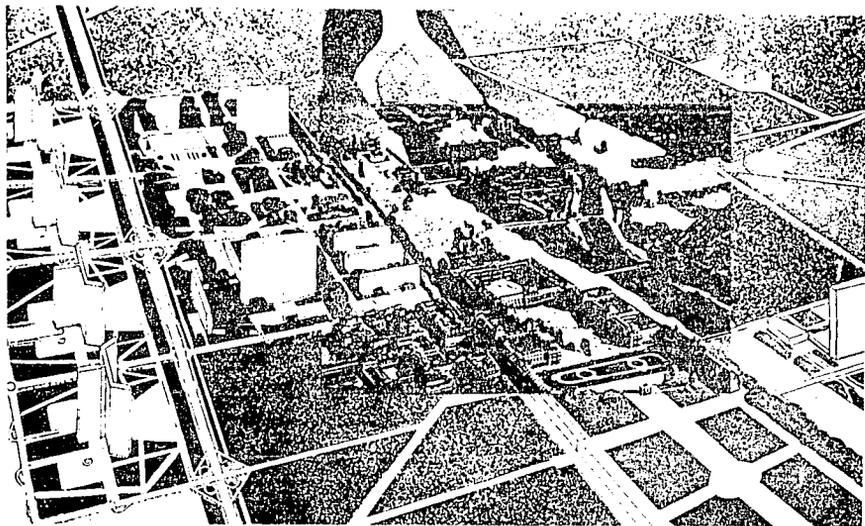
"Las velocidades mecánicas han trastornado el ambiente urbano, instituyendo el peligro permanente, provocando el embotellamiento y la parálisis de las comunicaciones, comprometiendo la higiene". Estas velocidades "favorecen modos de vivir que, al dislocar la familia, turban profundamente el asiento de la sociedad. Condenan a los hombres a pasar horas fatigosas en toda clase de vehículos y a perder, poco a poco, las prácticas de la función sana y natural: la marcha a pie".(17)

Tras este diagnóstico el CIAM avanzó hacia propuestas concretas dentro de la misma Carta de Atenas y estableció ciertos lineamientos dotándolos de un supuesto carácter universal:

"La ciudad debe asegurar, tanto en el plano material como en el espiritual, la libertad individual y el beneficio de la acción colectiva. Sólo por la escala humana puede regirse la dimensión de todas las cosas dentro del complejo urbano. Las claves del urbanismo se encuentran en las cuatro funciones: Habitar, Trabajar, Recrearse, y Circular".(18)

Si nos hemos detenido a analizar este documento, es porque su trascendencia cambió los destinos de la ciudad occidental donde quiera que esta estuviera. Las aseveraciones que contiene fueron, para 1933, una verdadera revolución en la historia de los espacios y una aparente lápida sobre la idea de la ciudad industrial que amontonaba obreros en húmedos y tuberculosos rincones para hacerlos trabajar al alba como bestias. Para ellos clamaba dignidad. Proponía la densificación de los espacios mediante la construcción de edificios de mucha altura, separados uno del otro de modo que pudieran gozar del calor del sol, de la luz, del aire y de las áreas verdes que los circundarían. Habría zonas especializadas para cada una de las funciones identificadas en el texto y áreas en las que cada actividad encontrara su propio espacio. Así, habría zonas de oficinas, de talleres, de vivienda, de comercio, de recreo, de educación, comunicados todas ellas por avenidas jerarquizadas para cada tipo de vehículos, ninguno de los cuales interrumpiría en teoría la paz de las zonas habitacionales. Sería un mundo feliz.(19) Con este famoso zoning y con las demás ideas de esta arquitectura bien llamada "moderna", se elaboraron proyectos ambiciosos como "El Plan de París", concebido por Le Corbusier en varias etapas de avance desde los años veinte y presentado una vez más en 1937.(20)

Pero la propuesta utópica no duraría mucho. Esa seducción por las bondades que proponía el CIAM, se desenmascara en la práctica, cuando los proyectos de los arquitectos miembros no resisten el análisis de la época, y mucho menos el análisis del tiempo que hubo de transcurrir. El célebre Plan París de Le Corbusier



El Plan París 37 de Le Corbusier (1936) incluía el arrasamiento del centro histórico de la capital francesa salvo algunos edificios, los cuales le darían a esa nueva dimensión urbana, "una gracia deliciosa" al quedar enclavados entre rascacielos y autopistas de alta velocidad, clave de la funcionalidad pregonada por la Carta de Atenas. (Le Corbusier, Oeuvre complète 34-38, p.47)

planteaba la demolición de casi todo su centro para sustituirlo con edificios altísimos que albergaran por zonas las distintas actividades de los parisinos, y que dichas zonas, estuviesen surcadas por anchos viaductos, pasos a desnivel, tréboles y desviadores de alta velocidad para ser transitados por los automóviles y camiones. Le Corbusier pedía la abolición de la calle. "La calle -decía él- nos usa. Ella nos traga a fin de cuentas. Así pues ¿por qué debe subsistir?".(21) A cambio nos ofrecía autopistas-parque en las que uno alcanzaba a mirar entre los árboles que la acompañaban por ambos lados, unos lejanos rascacielos de cristal levantados en medio de zonas exclusivas para el peatón. "La consecuencia mayor [de esta búsqueda inmeditada de la 'higiene' y de la 'salud' -dice Choay-] es la abolición de la calle, estigmatizada como un vestigio de la barbarie, como un anacronismo indignante. Paralelamente, la mayoría de los urbanistas preconizarán la construcción de altos edificios para sustituir la continuidad de los viejos inmuebles de pocos pisos, implantando en su lugar un número reducido de unidades o de pseudociudades verticales".(22)

La ciudad moderna de Le Corbusier y de los demás arquitectos del CIAM, era concebida como una ciudad-remedio, como un modelo para ordenar de una vez por todas y para siempre, el crecimiento cuantitativo y cualitativo de cualquier urbe, no obstante que para la preparación de la Carta de Atenas, se hubiesen estudiado solamente un puñado de ciudades que, a decir de ellos mismos, "ilustran la historia de la raza blanca": Amsterdam (Hol.), Atenas (Gre.), Bruselas (Bel.), Baltimore (EU), Budapest (Hun.), Berlín (Ale.), Barcelona (Esp.), Charleroi (Bel.), Colonia (Ale.), Como (Ita.), Detroit (EU), Dessau (Ale.), Frankfurt (Ale.), Ginebra (Sui.), Génova (Ita.), La Haya (Hol.), Los Angeles (EU), Londres (GB), Madrid (Esp.), Oslo (Nor.), París (Fra.), Praga (Bohemia), Roma (Ita.), Rotterdam (Hol.), Estocolmo (Sue.), Utrecht (Hol.), Verona (Ita.), Varsovia (Pol.), Zagreb (Croacia) y Zurich (Sui.). Ninguna de ellas, como se ve, forma parte de África, de Oriente Medio, de Oceanía, de la India, de China ni de América Latina, por lo que podemos inferir que los proyectos urbanos verificados en los territorios del Tercer Mundo construidos con las recomendaciones del CIAM, son emulaciones de moda destinadas a realizarse sobre un limbo arquitectónico en el que se presume una homogeneidad extendida desde Europa a todo el planeta.(23) No se toman en cuenta las particularidades sociales, culturales e históricas de los pueblos que habitarán la ciudad moderna inspirada en las discusiones preconcebidas de Atenas. Siendo así, hoy lo vemos, cientos de proyectos arquitectónicos y urbanísticos desde 1933 hasta la fecha, nacieron con el germen irremisible del fracaso. Sin duda ni la Bauhaus ni los propios Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna que crearon el concepto contemporáneo de "urbanismo", aspiraron jamás a acentuar la desigualdad, la pobreza, la violencia y los excesos que hoy encarnan a la ciudad occidental que pretendieron refundar. Y sin embargo ellos y los seguidores de esta mentalidad francamente burguesa, son los culpables de lo que nos ha quedado: ciudades social y físicamente arruinadas cuyos agudos conflictos nos separan hoy más que nunca de una

posible solución.

2.-LOS METODOS Y LOS PROYECTOS EN LA HISTORIA DEL ESTUDIO URBANO.

Con la mira puesta en el aménagement, es decir, en la reordenación territorial urbana, y en los postulados de la Carta de Atenas, durante los años cincuenta y sesenta de nuestro siglo se construyeron no sólo planos para edificar ciudades ex nihilo (sobre un territorio nunca antes construido) o proyectos para componer espacialmente determinadas urbes, sino modelos completos para aliviar la situación de cualquier ciudad. La mayoría de ellos apelaban a la teoría del lugar central (Walter Christaller, 1933) es decir, al establecimiento de centros y periferias que de suyo ya representaban un orden. Las ciudades occidentales de Europa y los Estados Unidos los probaron y los fueron depurando, pero nunca hubo modelo aplicable que fuera cien por ciento útil y mucho menos que tuviera un carácter universal, como se pretendía. Aun así los modelos urbanos tienen todavía una fuerte influencia sobre muchos urbanistas de todo el mundo (las soluciones intentadas por el DDF en los últimos sexenios son muestra fiel) y en algunos casos se han podido resolver problemas restringidos a un área determinada o a un momento histórico preciso, lo cual no apunta hacia la idea de que los modelos sirvan, sino justamente hacia el lado opuesto.

¿A qué se debe que los modelos hayan fracasado? La sola existencia de los modelos nos habla de la preeminencia de una visión parcial de lo que es la ciudad. El modelo es una imagen, una idea de lo que podría ser una ciudad; representa sólo una concepción, y de ningún modo esa es la única manera en la que puede estudiarse o reordenarse una urbe. Por eso los modelos están tan emparentados con la mentalidad occidental (24), etnocentrista, megalómana, que se presume universalista, aquella que pretende constituirse en un referente obligado, pero que ignora que es la gente la que construye los espacios de la ciudad y no la ciudad la que determina las actividades de la gente a través del orden con que pone sus objetos en el espacio. Los modelos no han funcionado ni funcionarán, porque son incapaces de tomar en cuenta las prácticas de la gente. A lo sumo la han contemplado como cifras, como un dato económico más, como otro objeto acomodable en el escenario, y en el mejor de los casos, se les ha considerado como actores cuyo papel puede modificarse para ordenar la ciudad. Es cierto que no se puede generalizar sobre todos los urbanistas que se apoyan en el uso de modelos; no estamos ciegamente en contra de ellos ni de la creatividad y los recursos técnicos de los que se eche mano, sino contra la idea de que un modelo pueda ser absoluto, completo y verídico. En ellos las funciones de las cosas y las actividades de la gente se convierten en constantes, lo que rigidece el diagnóstico que se pueda hacer de una ciudad y produce proyectos inflexibles que cuando se convierten en realidades arquitectónicas destinan a grupos humanos a habitar, toda proporción guardada, en algo así

como jaulas de zoológico, como en latas de conserva en un anaquel preordenado.

DE ATENAS A BRASÍLIA.

Para Mario Gaviria las cuatro funciones urbanas detectadas por el CIAM (habitar, trabajar, recrearse y circular) resultaban una verdadera trampa. A su juicio el hombre urbano es algo mucho más complejo que esas cuatro actividades, "las cuales dejan fuera el deseo, lo lúdico, lo simbólico, lo imaginativo, entre otras necesidades por descubrir".(25) La Carta será en las décadas siguientes duramente criticada por varios arquitectos y urbanistas, entre los cuales destaca sin duda Henri Lefebvre (1968), quien la acusa de atentar contra lo más urbano que existe: la calle pública. Si el CIAM propone en ese año su eliminación física, ya desde antes las calles habían adquirido con los proyectos modernizadores (como los que transformaron México a lo largo del siglo XX), una connotación de suciedad, de maldad, de peligrosidad, ante lo cual se proponen espacios privatizados y fortalezas para defender la decencia y el decoro, aunque su resultado sean los espacios públicos y los ghettos, a los cuales se destina la pobreza y la "vulgaridad". Esta lucha, a decir de Pedro Viqueira, a quien retomaremos en la segunda parte de este trabajo, comienza a desarrollar sus antecedentes de lo que hoy sucede durante el siglo XVIII, con las transformaciones urbanas que obedecen a una mentalidad ilustrada y racionalizadora (26). Pese a toda esta inercia metodologicista que expone la posibilidad de ordenar el espacio y distribuir en él sus actividades como si se tratara de piezas uniformes que deben ser acomodadas en una caja, habrá en la actualidad otros pensadores que no se dejan engañar con las soluciones universales: "No podemos pretender construir, ni proyectar, una ciudad acabada, perfectamente equilibrada y transparente. Sería una ciudad inmóvil, muerta, totalitaria, imposible"(27).

Otros urbanistas occidentales, en cambio, felizmente alucinados por la modernidad, han practicado sus experimentos en la planeación de ciudades ex nihilo para algunos países del llamado Tercer Mundo; tal es el caso de Brasilia, diseñada hacia 1955 por Lucio Costa y Oscar Niemeyer, quienes hicieron posible una "maravillosa" ciudad capital en una meseta deforestada del macizo central brasileño, a la orilla de un lago tan artificial como la ciudad misma.(28) Una kilométrica retícula casi ortogonal se asolea en medio de la nada, sin movimiento, sin alma, "sin la pátina de la vida" que podría alejarla del fracaso, como sugiere en 1965 para ese tipo de obras el arquitecto Christopher Alexander.(29) Lo mismo sucede con la realización del proyecto para la nueva capital de Pakistán al dejar de serlo Karachi; Islamabad, asentada en la meseta de Potwar fue construida a partir de 1961 y ofrece el mismo panorama desolador que Brasilia para cualquiera que las visite, y quizá aun uno peor para los burócratas de ambas que las habitan por fuerza desde que se constituyeron como centro administrativo de sus respectivos países. Lo que se hizo para los dos casos, fue diseñar una ciudad

que cumpliera con todos los satisfactores elementales fijados por el CIAM para saciar las necesidades humanas, pero sólo se aplanaron cientos de kilómetros para crear elefantes blancos, urbes artificiales penosamente habitables.

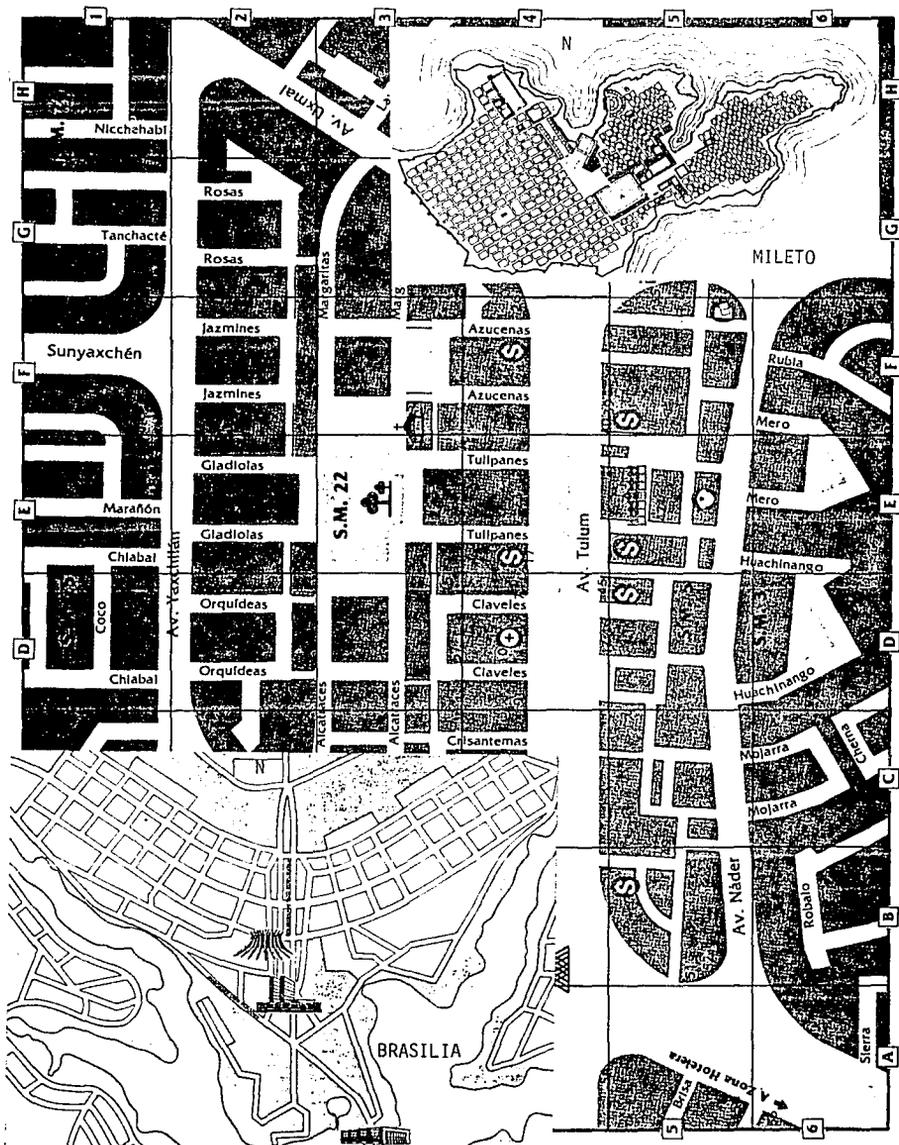
El mejor ejemplo de una ciudad mexicana concebida ex nihilo es el de Cancún, cabecera municipal de Benito Juárez, Quintana Roo, y capital turística de México desde que Acapulco pasó de moda en los catálogos de las agencias de viajes. Cancún empezó a construirse en 1970 bajo el proyecto original de Agustín y Enrique Landa, pero pronto empezó a ser rebasado el ritmo de construcción por la inmigración masiva de turistas que requerían de prestadores de servicios y de trabajadores al por mayor (30). A pesar de tener en su territorio diversas ruinas de origen maya, la ciudad no cuenta con arraigo histórico ni con población autóctona de alta edad pues los nacidos ahí no pueden tener actualmente mucho más de 20 años. La mayoría de la gente que puede registrarse en un determinado día en Cancún, es población flotante de origen europeo o estadounidense, por lo que se observa una dinámica urbana sui generis difícilmente comparable con otras ciudades del territorio nacional. Se vive absolutamente del sector terciario de la economía y toda la política interna se dirige a complacer al visitante y al inversionista con el fin de captar divisas para el país. Aun así el sabor de desolación que caracteriza a las ciudades nuevas es paladeado por los mexicanos de todos los orígenes que inmigran en busca de trabajo.

Un elemento que condiciona largamente la espacialidad pública de una ciudad es la traza de sus vías de acceso, la red de comunicaciones terrestres, las vialidades y las calles menores. Toda esta trama, que con más detalle revisaremos en la tercera parte de este trabajo, juega un papel fundamental en la planificación de ciudades nuevas como Brasilia o Cancún, porque sientan las bases de toda la movilidad urbana, de la dinámica de gran parte de los flujos de los que hemos hablado: de gente, de carga, de vehículos, de información, de bienes, de comercio, de agua, de energía eléctrica, de dinero, etcétera. (31) El sueño de los urbanistas modernos de las décadas que transcurrieron entre los años treinta y los setenta, fue el de encontrar un terreno yermo donde un alto funcionario de algún país exótico les encargara construir una ciudad perfecta. Se pensaba por entonces que sin la carga de los conflictos sociales acumulados, sin los prejuicios culturales del pasado, sin el crecimiento anárquico que caracteriza a las urbes de este siglo y con un espacio libre en el cual se pudiera comenzar a instalar la infraestructura urbana antes que la gente se estableciera (y no al revés como comunmente ocurre), se podría planificar un paraíso armónico con zonas diferenciadas y funcionales a las que pudiese adaptarse cualquier tipo de gente: Le Corbusier, como seguidor del modelo progresista, solía decir que el hombre era idéntico en todas las latitudes y que se comportaba de idéntica manera ante cada estímulo. "Todos los hombres tienen el mismo organismo, las mismas funciones; todos los hombres tienen las mismas necesidades". (32) Los arquitectos modernistas pasaban por alto los rasgos culturales y soñando en todo ello fue como levantaron

capitales como Brasilia e Islamabad, pero también muchos de los barrios hacia donde se extendieron ciudades viejas como Madrid, Londres y París. Y lo primero fue ponerles un centro y una traza urbana, la mayoría de las veces en forma de damero evocando la racionalidad griega usada para Mileto, Pérgamo o Éfeso, la eficacia y el orden militar romanos usados para Timgad o León y el utilitarismo capitalista que les permitía especular con los solares producto de una estricta lotificación en las ciudades industriales del siglo pasado.(33) Así, el damero como traza urbana era parte de un modelo irrefutable para las urbes ex nihilo. En el caso de Cancún también se observa la intención de dejar manzanas en forma de cuadrilátero aunque la ortodoxia del urbanismo utilitarista se rompa para dar lugar a espacios de mayor atractivo para las actividades turísticas.

Pero más allá de la traza "adecuada" para la circulación, más allá de la minuciosa elaboración de viviendas provistas de sol, de luz, de aire y de áreas verdes, más allá de centros de trabajo perfectamente equipados y distribuidos, las ciudades nuevas carecían de un elemento insustituible del urbanismo social: carecían de historia. Un asentamiento sin historia no tiene arraigo, no tiene identidad cultural, no tiene memoria colectiva ni tiene manifestaciones espaciales propias. En los Cien años de soledad de García Márquez, el pueblo de Macondo no queda fundado sino hasta que sepultan a sus primeros muertos bajo el suelo que habitan.(34) Ese es el arraigo que nos ata a la tierra a los pueblos cuya cultura no es enteramente occidental. El brasileño, el paquistaní o el mexicano, no encontrarían fácilmente lugar en una ciudad diseñada en papel albanense sobre el restirador de un arquitecto. El sentido tradicional de la fundación de un lugar para nosotros parece ser completamente distinto.

Por otra parte, cuando se trató de hacer ciudades ex novo, es decir de "componerlas" cuando estaban hechas un "caos", los especialistas de filiación moderna también prescindieron del análisis histórico. Esta subestimación por lo cultural ha sido una de las marcas más negativas de las obras inspiradas por la Carta de Atenas, y también lo ha sido el desconocimiento de las distintas realidades existentes en un mismo grupo social. El urbanista fue invitado a pensar por los obreros de los barrios pobres, a deducir las necesidades de los campesinos recién inmigrados, a definir las prioridades de los ciudadanos de distintos credos e ideologías, y asumió por desgracia la enorme responsabilidad de decidir también por todos ellos en colaboración con los administradores de las ciudades, pensadores del mismo corte, cómplices del mismo fracaso.



Planos de Cancún, Mileto y Brasilia. Las ciudades ex nihilo se inspiran tentativamente en la racionalidad, la eficacia y el orden de las clásicas.



El modelo propuesto por la Carta de Atenas llevó a Le Corbusier, uno de sus promotores, a proyectar nuevas áreas urbanas como la de Nemours, aquí presentada en maqueta. Nótese el orden espacial y las dimensiones de la ciudad original y compárense con los de la ciudad residencial propuesta. Una transformación tan radical repercute de manera definitiva en las prácticas sociales. (Le Corbusier, Oeuvre complète, 1934-38, p.28)

3.-EL ORDEN Y EL CAOS EN LA ESPACIALIDAD URBANA. EL MODELO DE OCCIDENTE PARA INTERPRETAR EL MUNDO.

LA SUBESTIMACION DE LO CULTURAL.

En palabras más crudas, la indiferencia por las variantes culturales de cada pueblo y cada extracto social, puede ser sinónimo simple de ignorancia. La modernidad, como producto del proceso histórico que nos ocupa, ha sido ignorante y negadora; ha sido por lo general, poco sensible a las tradiciones culturales porque es hija de una mentalidad nacida a la par con las prácticas precapitalistas del siglo XVI donde se consolidan las ideas de que lo aprovechable económicamente es lo único valioso. Así, destruir lo existente para construir algo más redituable será siempre bienvenido; es de este modo como se han transformado continuamente ciudades como Nueva York. "En Nueva York -dice James Merrill-, todo se derriba antes de que hayas tenido tiempo de tomarle cariño".(35) Cualquiera afortunado que haya tenido la oportunidad de viajar a Europa o a Los Estados Unidos, recordará como una constante de sus paseos por la calle la presencia de excavadoras, grúas, aplanadoras y señales de desviación que los obreros siembran y borran a lo largo de todo el año y de todos los años de la vida de cada ciudad. Una reconstrucción total se está haciendo a diario en nombre de la modernidad que oculta los rastros del pasado salvo en lugares selectos donde la sabiduría y la cordura de algunos y los beneficios económicos ocasionados por el turismo, les han permitido mantener zonas de valor histórico.

Estas transformaciones arquitectónicas acaban modificando la espacialidad urbana. Recordemos que los espacios son una característica de la gente, son una manifestación más de su cultura, son un producto social. Por ello no se les puede ordenar como pretenden los tecnócratas de los países industrializados o del Tercer Mundo, ni se puede distribuir los objetos que ocupan esos espacios mediante un proyecto ajeno a la cultura e idiosincrasia del pueblo del que se trate, y mucho menos es posible cambiar la dinámica de esa gente, sus actividades o su forma espacial de vida. Son los pobladores, todos en conjunto quienes construyen y reconstruyen su espacialidad a partir de las actividades cotidianas que desarrollan. El "desorden" en el que viven, el "caos" espacial que los identifica no es "ordenable" salvo por medio de la coerción y la construcción forzada de una espacialidad incomprensible e inhabitable para ellos. Es más, la idea occidental de orden nos habla nuevamente de Un solo orden aceptable, de Una forma, pero nunca se admite la existencia de otras maneras de concebir el espacio urbano, el mundo y finalmente la vida. Lo que los urbanistas occidentales han llamado "caos espacial" para definir -por ejemplo- a los pequeños pueblitos ajenos a "la civilización" o los nuevos cinturones de asentamiento informal en las ciudades en crecimiento, no es más que otra forma de orden, un orden que evidentemente no es compatible con el orden que Occidente ha querido imponer. Cuando los proyectos urbanos han sido

forzadamente aplicados sobre esos pueblitos, la gente oriunda se las ha arreglado para devolverle a su lugar el ritmo, la dinámica y el significado que anteriormente tenían.

De ello nos hablan las fundaciones forzadas de los "pueblos de indios" durante la colonia en la Nueva España, en las que se acumulaba gente de distintas procedencias para usarlos como trabajadores. Una vez reunidos, el "orden" racional impuesto por los europeos se rompía y la espacialidad limitada del pueblo nuevo se "reordenaba" de acuerdo a las concepciones de las diferentes etnias reconstruyéndose cada una su propio espacio. Pueblos de indios fueron fundados con familias de Tlaxcala, Huejotzingo y Cholula durante la exploración y colonización de la Nueva Galicia (hoy partes de Aguascalientes, Jalisco, Nayarit, Durango, Zacatecas, Sinaloa y San Luis Potosí). El establecimiento de otros poblados como Tlaxcalilla, San Miguel Mezquitic, San Andrés y Colotlán, se hizo con 400 familias de tlaxcaltecas a las que se agregaron "chichimecas" en proceso de sedentarización, mismos que eran abiertamente rechazados por los indígenas provenientes del sur.(36) Pero esta situación no es exclusiva del tiempo de la colonia; se dio durante las remociones masivas de indígenas para llevarlos a trabajar a las minas y a los campos del henequén y de otras plantaciones durante el porfiriato, y se da ahora mismo en las oleadas de jornaleros que buscan trabajos estacionales a todo lo largo de la costa pacífica y allende la frontera norte.

Otro caso actual y relacionado con este trabajo será el de los proyectos que delimitan zonas para la instalación de comerciantes semifijos y tianguistas, que, al cabo de unos meses rompen drásticamente con el plano original debido a que éste no se ajustaba a sus necesidades ni a sus prácticas mercantiles, y desbordan los mercados lanzándose a la calle. Cuando este reestablecimiento del orden autóctono es reprimido, es decir, cuando se violenta el orden espacial o la movilidad propia de un grupo social por tratarlo de someter con otro orden distinto, el hilo se rompe por otro lado y muy probablemente se presenten expresiones de violencia tales como el "paracaidismo" y sus respectivos desalojos, el pandillerismo, los atracos masivos a supermercados y demás muestras de lo que ocurre en ciudades donde la desigualdad espacial se hace insostenible: Los Angeles, Bogotá o Caracas para dar ejemplos recientes.(37) Con todo esto queremos recalcar la idea ya expresada de que la espacialidad la establece la gente que vive las calles y no los administradores que diseñan planos "perfectos" desde sus oficinas sin estar en contacto con la realidad diaria.

EL ORDEN OCCIDENTAL Y EL RESTO DEL CAOS.

Es importante matizar la forma en la que a lo largo de estas páginas se tratan los temas de la modernidad, de la ideología liberal, del positivismo y de otras expresiones de la cultura occidental. Toda crítica debe situarse en la comprensión de esos fenómenos ideológicos en su contexto histórico. Dicho de otro

modo, es ahistórico criticar al positivismo a un siglo de distancia sin comprenderlo como una conclusión preliminar de Occidente en su búsqueda de verdades que se creía que existían, del mismo modo que no vale descalificar al liberalismo que efectivamente pugnaba en sus términos por la libertad individual y que en su momento histórico se opuso a los conservadores que todavía defendían la presencia de una monarquía extranjera en México. Dentro del proceso ideológico que ha conformado el pensamiento occidental de finales del siglo XX, cabe reconocer la aparición del trabajo de algunos de los liberales mexicanos del siglo pasado, y sin duda debemos reconocer también su importancia en tanto que constituyeron intentos de explicación social; asimismo es encomiable y fundamental para entendernos como cultura, el trabajo de los positivistas europeos y mexicanos, que buscaron una explicación científica para todos los fenómenos, incluso los sociales, que se verificaban en la Tierra.

Por su parte, la modernidad, el producto más acabado de la evolución del pensamiento occidental, debe ser comprendida como una conclusión casi automática de un proceso histórico que en la biología pasó de la "inmovilidad" de la naturaleza, al "transformismo" y después al "evolucionismo". En la historia atravesó la explicación "teológica", la "metafísica" y la "positiva", y en el urbanismo planeó ciudades "reticulares", después "industriales", y finalmente "funcionales". Estos son los propios términos confeccionados por nuestra cultura occidental y deben considerarse como ensayos válidos para explicarse ella misma. No obstante, comprender y aceptar lo anterior, no impide ser críticos en extremo contra las causas ideológicas de nuestro actual desequilibrio urbano y social actual. El problema ha sido que Occidente se ha sentido la única manera posible de ser y por tanto ha dictaminado en el juicio histórico del cual es juez y parte, que todo aquello que no sea como él, está mal y debe ser destruido porque es contrario a los valores "universales" de la "libertad", el "orden", la "democracia", la "justicia" y el "progreso".

Hasta aquí hemos hablado insistentemente de Occidente y lo hemos usado para comprender nuestra historia urbana, pero quizá siempre sea necesario por rigor académico definir lo que significa. Un reduccionismo cómodo abreviaría que el pensamiento occidental es aquel que se origina en Grecia y se continúa en dirección ascendente por el curso de la historia en el Imperio Romano, luego en la cristiandad europea, el Renacimiento, la etapa moderna y los días de nuestra contemporaneidad. "En un sentido formal -escribió Bertrand Russell-, toda la filosofía occidental es filosofía griega". (38) Esa misma tradición lo ubica, y de ahí su nombre, en el hemisferio Oeste, en la mitad europea hacia donde el Sol se pone, y cuyos pueblos ya cristianizados se resistieron al dominio turco siglos después. Por extensión cultural, la América europeizada después de 1492 también forma parte de él y a manera de actualización se identificó a Occidente hasta 1989 con los países de Europa del Oeste y sus aliados geopolíticos que se oponían a las ideas desarrolladas en Europa central y oriental durante los años del llamado socialismo real.

Pero no satisfechos con esa explicación, debemos reflexionar sobre el hecho de que, si bien Occidente sí está identificado con la cultura grecorromana que se depura a través de las experiencias europeas que forman el lapso de separación entre aquellos y nosotros, dichas experiencias también se materializaron en el capitalismo, y que por ello no puede excluirse prácticamente a ninguno de los estados modernos de haber quedado bajo su dominio cultural. El pensamiento occidental es el "ordenador" del mundo actual, es el creador de la clasificación de las ciencias y de la división del espacio. Es generador y beneficiario del racionalismo, de la ilustración, del liberalismo y del positivismo que de algún modo constituyen posiciones que abren cada día más la brecha de la desigualdad social. A decir verdad resulta altamente riesgoso e impreciso denotar un concepto histórico y geográfico tan complejo y tan vasto con una sola palabra; podríamos decir que casi todo el tiempo y casi todo el espacio pretenden quedar condensados en ella, y eso, por supuesto, es bastante aventurado. Contra Occidente no hay una contraparte que pudiera llamarse "Oriente" ni mucho menos. Hay, eso sí, pueblos y tradiciones que subsisten pese a la violencia con que el capitalismo se hace a menudo acompañar.

Está fuera del alcance de este escrito recorrer la historia de las ideas que llevaron a conformar eso que hemos llamado el pensamiento occidental. Sería ambicioso revisar la obra de Adam Smith (1723-1790) y los orígenes del liberalismo europeo para encontrar hilos sueltos que unir con el presente y con el caso de la Ciudad de México. Igualmente estaría fuera de nuestras posibilidades profundizar sobre Augusto Comte (1798-1857) y Herbert Spencer (1820-1903) para explicar los inicios del positivismo o las obras con las que cooperaron Darwin (1809-1882) y Marx entre cientos de pensadores más. (39) De todos modos es muy importante mencionarlos porque, pensando con Villegas, "el liberalismo es una de las especies englobadas dentro del género de la ilustración, otras serían el conservatismo o conservadurismo, el positivismo y aun el socialismo. Cada una de estas concepciones del mundo, en su modo peculiar, exalta el progreso y el acceso a una vida racional". (40) En ellas encontramos pues, la constante de una visión progresiva de la historia, de una idea acumulativa que avanza irremisiblemente hacia el bienestar humano, hacia el "progreso", hacia la modernidad, porque la modernidad es el cambio de lo viejo y caduco por lo nuevo y vigente; esta es la idea que nos interesa resaltar porque va a ser la guía del urbanismo transformador y destructor. El etnocentrismo europeo será, para Occidente, uno de sus elementos predominantes, y el capitalismo, como dijimos, uno de sus instrumentos de colonización cultural más eficientes que le permitió autorreproducirse. Al extenderse territorialmente, la cultura occidental se fue imponiendo sobre lo que consideraba la "oscuridad", sobre lo que no pertenecía todavía a "la civilización", para reordenar su espacialidad y, como se puede ver, reordenar también la historia de los lugares colonizados; su orden se hizo ley y se aplicó con fuerza contra la otredad, a la

que llamó "caos", o mejor "barbarie", para hacer Occidente mismo su propia analogía histórica en evocación a los extranjeros (los bárbaros) de habla incomprensible que tuvieron contacto con Grecia y que después en oleadas migratorias acabaron con el imperio romano del oeste en los siglos IV y V.

4.-LA VISION OCCIDENTAL EN LA HISTORIA MODERNA DE MEXICO. LOS ESQUEMAS DE OCCIDENTE.

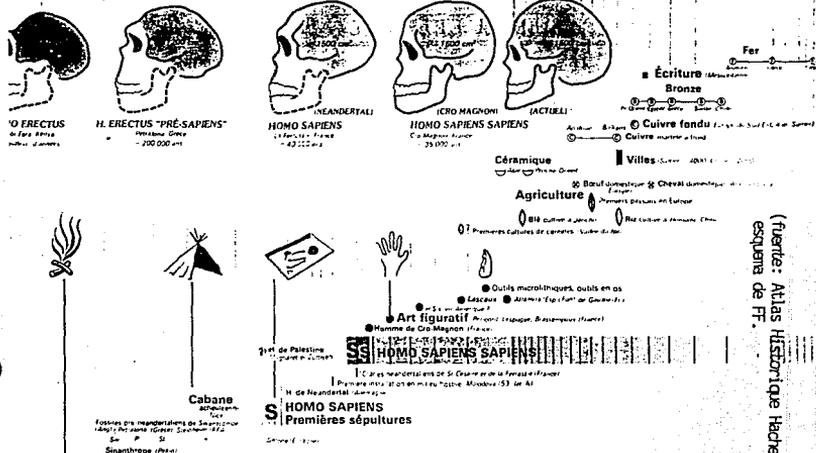
LA DIRECCION UNICA.

Este pensamiento (apenas delineado para nuestros fines a lo largo del apartado anterior) impactó de modo determinante en los intelectuales mexicanos y en la clase política que subió al poder en el momento en que los conservadores fueron derrotados de manera definitiva por los liberales entre 1861 y 1867. Desde entonces, fue herencia duradera la idea de que el "progreso" nos colocaría del lado de los países avanzados, o para decirlo en términos contemporáneos, nos llevaría al "desarrollo". Parece un cuento, pero esto, hoy en día lo cree el salinismo, quien pregona que nos mantengamos "unidos para progresar", lo creyó Echeverría, quien nos situó en posición de estar "en vías de desarrollo", como si a la vuelta de la esquina estuviera nuestra transformación en las alemanias, las francias o los estados unidos. Esta fue la idea de Avila Camacho al poner sus ojos en la industrialización del país, política reforzada en el alemanismo (41) y que al parecer tampoco dista mucho de los anhelos revolucionarios. La Reforma y la Revolución Mexicana fortalecieron el mito del progreso y de que la urbanización era la manera de llegar al bienestar. "Bajo Porfirio Díaz -recaíca Enrique Krauze, historiador creyente de que alcanzar a los países industrializados es nuestro objetivo-, México acortó su distancia material con respecto a Occidente y alcanzó un lugar modesto pero respetado entre las naciones".(42)

Si hiciéramos un esquema sobre esta terrible y sólida tendencia contemporánea cuya trayectoria se sustenta con muchas décadas de pensamiento occidental, tendríamos que dibujar una gruesa flecha perfectamente vertical cuyo vértice constituya el presente. Esta es la manera en que Occidente ve al mundo. Su discurso se ha basado siempre en la idea de que sólo hay un camino para la humanidad: el suyo. Por eso aquí lo representamos como una gran flecha ascendente cuyo origen está en los primeros hechos humanos (dominio del fuego, sedentarización, agricultura), es decir, en el pasado más remoto; la punta hace referencia a los logros obtenidos por toda la civilización humana, homogeneizándolo todo y suponiendo que no existe más que una sola forma de cultura.

Elaboramos un collage sobreponiendo este burdo esquema encima de otro que, con el mismo espíritu totalizador, pretende mostrar la

SOBREPOSICION DE IMAGENES DE COMO OCCIDENTE VE EL PROGRESO DE LA HUMANIDAD

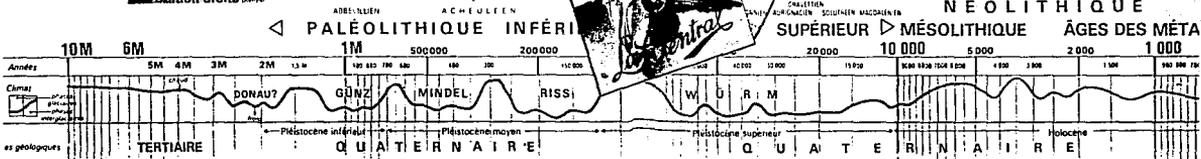
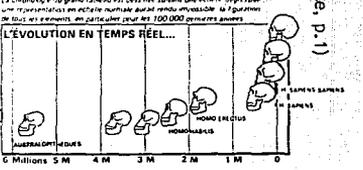


(fuente: Atlas Historique Hechtera, p.11) esquemas de FF.

E HOMO ERECTUS (1.5-400,000 años)
 Industria oldowayense (guetos series 1-2) (Dinamarca, España)
 Habitad structure: tópicos (Kaukas, África)
HOMO HABILIS (1.5-500,000 años)
 Industria oldowayense (guetos series 1-2) (Dinamarca, España)
 Habitad structure: tópicos (Kaukas, África)
 • Robustus
 • Africanus
 • Australopithecus
 • Neanderthalensis
 • Homo habilis
 • Homo erectus



EJEMPLO DE UNA VISION POPULAR SOBRE EL PROGRESO



evolución de nuestra especie bajo la lógica de una línea continua, progresiva y ascendente compuesta por diversos factores, todos ellos sumados en provecho "del Hombre" y sin reparar suficiente en la complejidad de un proceso tan vasto y difícil.(43) La intención de ambos esquemas es, por supuesto, también distinta; en nuestro caso hacemos una especie de parodia sobre la visión sería de Occidente ejemplificada en el otro y en la imagen del recuadro perteneciente a una caja de cerillos que habla por sí misma. Más muestras de esta mentalidad las hay en la siguiente cita proveniente de un breve libro de historia de la arquitectura que comprende, desde los egipcios hasta el siglo XX:

"Hemos querido, ante todo, acentuar los ejes principales sobre los que se establece, con absoluta unidad, la Historia de la Arquitectura en Occidente, destacar sus más luminosas líneas de influencia en las diversas y básicas etapas de su evolución hasta llegar, como en un proceso natural y continuo, a nuestra arquitectura actual".(44)

El autor se purifica evitando analizar procesos no occidentales "como los de China, Japón o India", pero a cambio nos ofrece resanar la rupturas de época y concepción que el resto de los procesos tuvo para sumarlos dentro de una gran flecha que apunte luminosamente al futuro.

Siguiendo con los comentarios a nuestro irónico esquema, la punta también simboliza la mejor manera en la que podríamos estar pues es donde se concentra decantada toda la tecnología que hemos sido capaces de crear, donde los niveles de vida son más altos, donde los valores "humanos" (occidentales) adquieren su expresión más fina. El tramo base de la flecha es el subdesarrollo, donde están los pueblos que no han trabajado o no han logrado lo suficiente como para ascender rumbo al desarrollo, son los pueblos incivilizados, bárbaros, más bárbaros mientras más cerca de la base estén. La cita siguiente fue extraída de un libro de texto para 3o. de prepa en donde se muestra que no hay más "cultura" que la cultura occidental:

"...puede decirse que todos los individuos, sin distinción, han gozado de los bienes de la cultura -lo mismo el cazador que usaba un cuchillo o una hacha, que el científico que coopera a la desintegración nuclear-, como puede decirse que todos los pueblos han tenido, asimismo, una cultura, por primitiva que sea o haya sido.

"De los tatuajes prehistóricos, o de las pinturas rupestres de la Edad de Piedra, a la Píed de Miguel Angel, hay una línea de unión inocultable que salta entre los años y que nos muestra al hombre aplicado a tareas creadoras, a instancias de un espíritu que hace de él un ser radicalmente distinto a cualquier animal...

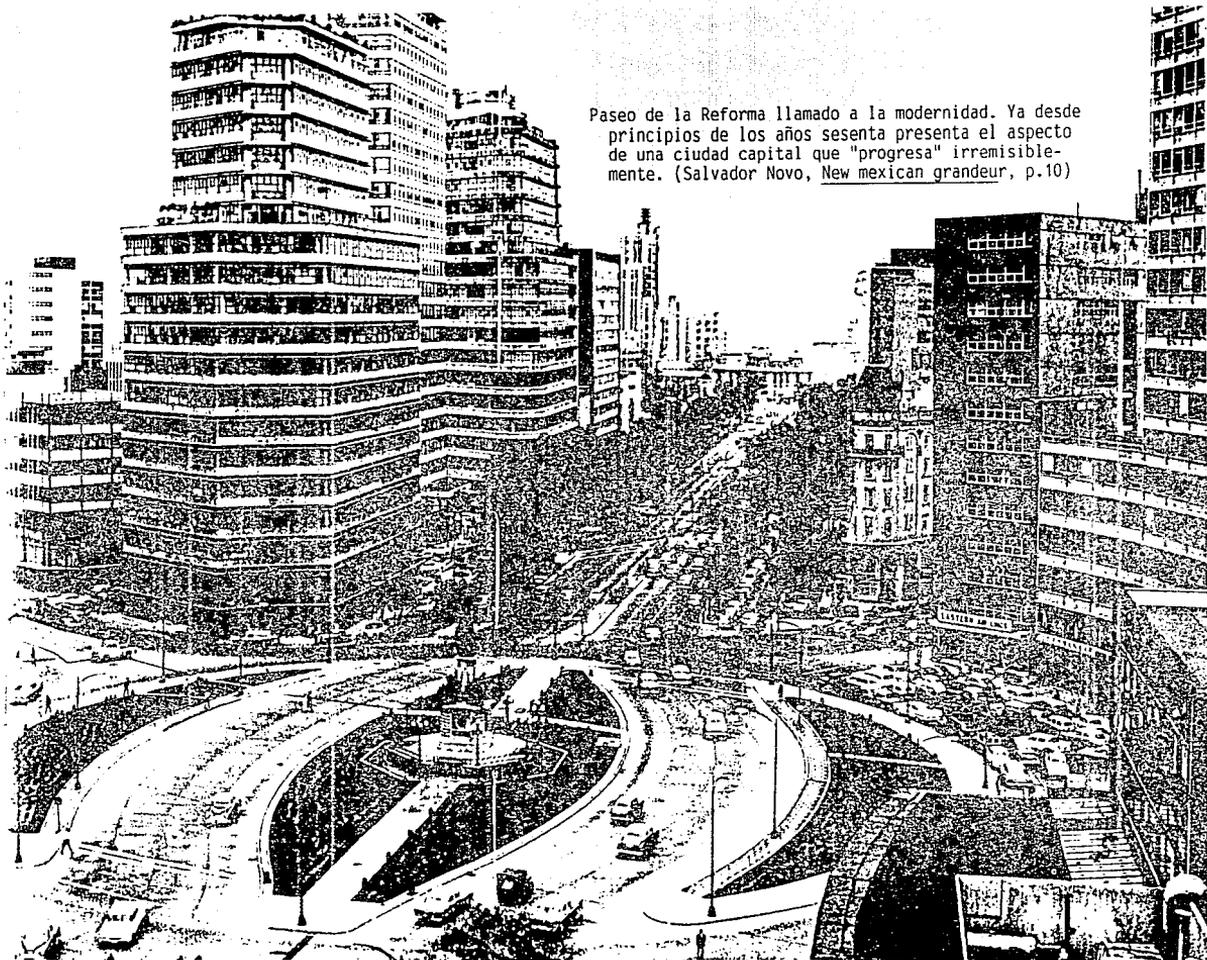
"Algunos pueblos han forjado mayores bienes de cultura que otros, desde luego, pero ninguno ha estado ausente en esta tarea de transformación y creación a lo largo de las edades".(45)

Se deduce entonces que sumar cultura es progresar. Hasta ahora, los mexicanos no hemos sumado mucha, pero según nos dicen nuestros siempre optimistas gobernantes vamos a la mitad del cuerpo de la flecha, o sea, estamos "en vías de desarrollo", e iremos montando más y más mientras más nos parezcamos a los Estados Unidos, que en este momento ocupan el vértice superior seguidos por los países de Europa occidental, Japón y demás estados industrializados. Todo lo que debemos hacer es imitarlos, lo que, a juicio de Henry Kissinger marcha bastante bien: "si [México] sigue haciendo lo que empezó, será el primero en pasar del subdesarrollo al desarrollo por sus propios esfuerzos y con un sistema político esencialmente libre, independientemente de las críticas". (46) En esta cita hay exceso de cinismo o demasiada crueldad en los comentarios del ex-premio Nobel de la paz. Justamente porque tenemos historia no podemos ser tan ingenuos.

En realidad también se puede hacer del esquema una lectura histórica, situando en su base los eventos mencionados (dominio del fuego, sedentarización, escritura, destreza con los metales, etcétera) seguidos de las aportaciones de Grecia, de Roma, de la Cristiandad, del renacimiento, de la Revolución Francesa y demás, hasta llegar al derrumbe de la Unión Soviética y su desaparición. Las flechitas tímidas y descarriadas simbolizan a la otredad, llamada por algunos autores "sociedades tradicionales", es decir, a aquellos pueblos que no han sido completamente asimilados y que siguen contemplando la posibilidad de que existan otras formas de vida, otros órdenes conceptuales, otra religión que no sea monoteísta, otros valores distintos a los de Occidente y otra espacialidad que no es la de las macrourbes a las que aspira la modernidad. Si ha sido claro que este esquema existe desde que Occidente asimiló al mundo conquistando y colonizando América, Asia, África y Oceanía entre los siglos XV y XIX, se ha reforzado especialmente desde que se desató la Guerra del Golfo Pérsico en enero de 1991, pues ahí se refrenda no sólo esa supuesta unidireccionalidad de "la humanidad", sino que además se le recordó al mundo que los "guías morales" del desarrollo serán siempre los mismos.

Comprendemos el proceso histórico que dio lugar a esas tendencias del pensamiento pero de ningún modo las justificamos ni antes ni ahora. En toda época han sido marginatorias, desigualitarias e intolerantes. Si probablemente antes no se veían estas características como algo negativo, no quiere decir que ahora tengamos que estar de acuerdo con ellas como un mal necesario, como un pedazo difícil en el "ascendente camino de la humanidad". Recordemos de paso que este fue el discurso (discurso occidental a fin de cuentas) del stalinismo durante algunas décadas: sacrificuémonos hoy para el bien en el futuro. Y ese futuro nunca llegó.

Paseo de la Reforma llamado a la modernidad. Ya desde principios de los años sesenta presenta el aspecto de una ciudad capital que "progres" irremisiblemente. (Salvador Novo, New Mexican grandeur, p.10)



5.-EL LIBERALISMO Y EL POSITIVISMO MEXICANOS.

REVOLUCIONES Y MITOS.

Si bien la ilustración generó el flujo de estas ideas hacia América Latina, puede decirse también que entraron a México por el liberalismo, y con mayor seguridad cuando se conocieron los principales escritos positivistas de Comte y de Spencer. Sin embargo los años de la confrontación liberales-conservadores están marcados por una similar visión histórica de nuestro país por ambos bandos; en ese excelente resumen de divulgación que es la Historia mínima de México, Luis González sintetiza:

"Unos y otros creían básicamente lo mismo acerca de México. Conservadores y liberales coincidían en la creencia de la grandeza natural de su patria y de la pequeñez humana de sus paisanos. Ambos concordaban en la idea de que la sociedad mexicana no tenía el suficiente vigor para salvarse a sí misma. Los dos eran pesimistas, pero la índole de su pesimismo y sus programas de acción eran opuestos". (47)

La ideología liberal llega para quedarse mediante el paradójico ofrecimiento del trono de México por los conservadores a un emperador austriaco profundamente liberal. La estafeta fue arrebatada a Maximiliano por Juárez y dejada en el aire para que al cabo de malabares entre Iglesias, Lerdo y Díaz, este último se quedara con ella y emprendiera su relevo liberal para trascender las metas del pasado siglo. Es interesante remarcar el periodo porfiriano porque en él se aplicó todo el peso del liberalismo económico (no político) y de esta ideología positivista sobre la Ciudad de México, hecho que repercutió en su trazo, en su distribución espacial y por lo tanto en sus prácticas sociales. Fue Don Justo Sierra (1848-1912) un vehículo intelectual para todo ello. Sierra fue ministro de Instrucción Pública en los últimos años de la presidencia de Díaz y fundó la Universidad nacional en 1910. Pensador brillante como era, Sierra no obstante carga con el error histórico de abogar por el uso de la mano dura en el gobierno, por la restricción del voto para hacerlo exclusivo de la élite educada y por la importación de europeos para "mejorar la raza" y "civilizarnos". (48)

Este era el tono de los tiempos que corrían, esta es la ideología que les permite urbanizar México copiando a las ciudades "civilizadas" de Europa, esta era la tendencia gubernamental que le permitía modificar espacios sin tomar en cuenta a la gente, a la gente que no fuera considerada aristócrata, es decir a la mayoría. Pero además de haber asimilado el positivismo a la manera en que los intelectuales latinoamericanos de la época lo hacían, Sierra había acogido también la ideología liberal. Pugnaba por las libertades individuales (del grupo hegemónico) y por el derecho a la propiedad privada como lo había hecho Benito Juárez cincuenta años atrás y como lo hacía todo el gobierno de Díaz. Por ello era posible privatizar y lotificar los terrenos del Valle de México y combatir a los indios Yaquis en Sonora, que se obstinaban en permanecer "bárbaros e ignorantes", que

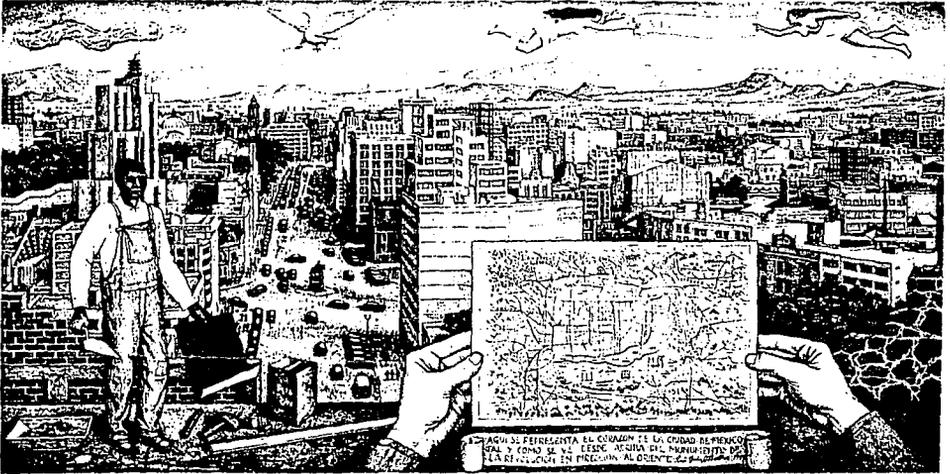
defendían su derecho a la posesión colectiva de la tierra como si fueran animales salvajes.(49)

Después de la Revolución, como afirmamos anteriormente, los cambios ideológicos respecto a la idea de progreso y de urbanización, no fueron significativamente diferentes. Si en la novela o en la pintura emergieron talentos inigualables como Mariano Azuela (1873-1952), como Rivera (1886-1957), Orozco (1883-1949) y Siqueiros (1896-1974) quienes escribieron y pintaron marcando un cambio visible, en el urbanismo no hubo en lo absoluto un viraje hacia proyectos arquitectónicos y urbanísticos que combatieran la desigualdad en las ciudades. De hecho podemos decir que la ruptura de 1910 en la que se basa nuestra historia patria reciente no existió y que lo que se observa es más bien una continuidad, sobre todo durante la etapa maderista. En su campaña electoral, Francisco I. Madero deja patentes los valores liberales de su postura al dirigirse a los obreros:

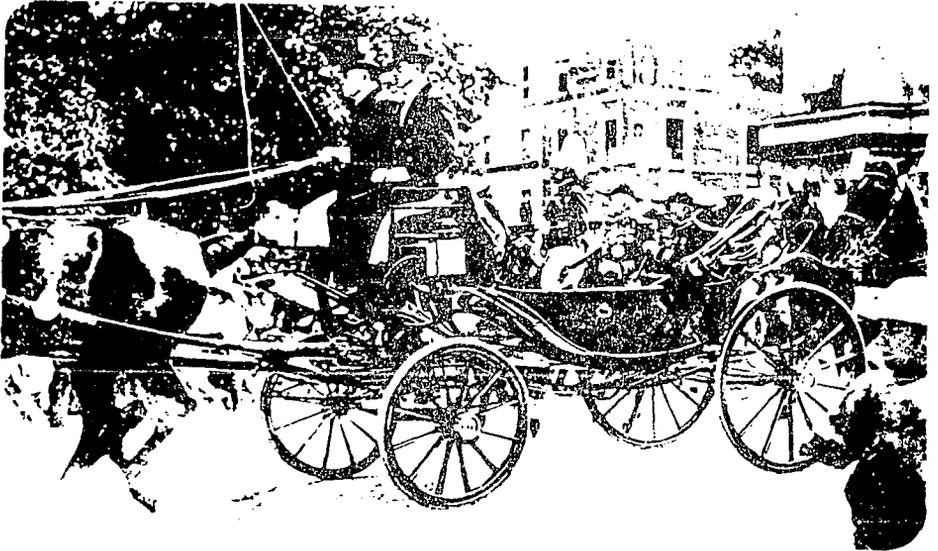
"Del gobierno no depende aumentaros el salario ni disminuir las horas de trabajo, y nosotros, que encarnamos vuestras aspiraciones, no venimos a ofreceros tal cosa, porque no es eso lo que vosotros deseáis; vosotros deseáis libertad... y es bueno que en este momento, que en esta reunión tan numerosa y nétaamente democrática, demostréis al mundo que vosotros no queréis pan, queréis únicamente libertad, porque la libertad os servirá para conquistar el pan".(50)

Con respecto a la ciudad, podemos comprender que su concepción de progreso va de la mano con aquella que se tenía antes de que Madero llegara a la presidencia. Con Don Porfirio la ciudad tenía un orden espacial congruente con la ideología liberal; las zonas de élite impulsadas por esas ideas liberales que beneficiaban la posesión de terrenos por particulares, se siguieron desarrollando durante el corto periodo maderista. Por supuesto, los ciudadanos que mayores derechos tenían eran los ilustrados, los educados a la francesa, los más occidentalizados. Con una ciudad así estructurada y positivamente funcional, las reformas en el campo eran secundarias, y así lo creyó Madero cuando sintió el deber de combatir al zapatismo y a otras posiciones revolucionarias que reclamaban cambios en las relaciones laborales y sobre todo en la tenencia de la tierra. De haber roto la continuidad con la concepción del orden anterior, Madero hubiera podido conservar el apoyo y la fuerza, y los episodios de la decena trágica probablemente hubieran sido diferentes.

El ingrediente rural que permeó la Revolución Mexicana, poco impacto tuvo en la espacialidad de la Ciudad de México. Los caballos zapatistas y villistas la llenaron de estiércol y la usaron por unos días como salón de fiestas, pero no la necesitaron transformar porque no era un sitio estratégico, sino simbólico. Pancho Villa y Emiliano Zapata se retrataron en la silla presidencial, pero después no supieron qué hacer con ella ni les interesó conservarla físicamente, primero porque sus luchas continuaban en otra parte, y segundo, porque tenían



Los años posteriores a la revolución armada fomentaron un nacionalismo contradictorio e impulsaron aún más la idea de que el "progreso" se alcanzaría construyendo símbolos y obras urbanas de gran vistosidad. Arriba, casa en Polanco de los años cuarenta en estilo neocolonial californiano (Katzman, arquitectura contemporánea mexicana, p.95) Abajo, pintura de Juan O'gorman en homenaje a los albañiles, constructores de la Ciudad de México (Historia del arte mexicano, Salvat, fascículo 91, p.6)



La ciudad considerada como símbolo central de poder es utilizada de diversas maneras por sus protagonistas. Aquí las fuerzas zapatistas la ocupan temporalmente y Porfirio Díaz dispone de ella durante tres décadas. La vestimenta de káisser y las ideas europeizantes de Díaz impusieron un orden a la ciudad que no desapareció después de la Revolución. (Fernando Benítez, Historia de la Ciudad de México, tomos 6 y 7)

bastante poco de urbanos. Carranza tampoco hizo mucho caso a la ciudad como objeto de modificación espacial porque ésta seguía siendo más un trofeo que una plaza estratégica para conservar el poder.(51) En cambio, Calles fue un celoso habitante de la Ciudad; deseó su transformación en los términos ya delineados por el liberalismo prerrevolucionario y permitió, como elemento reordenador urbano, la entrada de la Ford Motor Company en 1925 para que instalara su primera planta ensambladora en nuestro país. Cárdenas, por su parte, permite el acceso a la General Motors con su fábrica en la Ciudad de México en 1935 y a la Chrysler el mismo año de la expropiación petrolera.(52)

CONTINUIDAD.

Esta continuidad llega, no sin descalabros, hasta las administraciones de Miguel de la Madrid y Carlos Salinas. No es casual que la política económica desarrollada por ambos, y esencialmente por el segundo, sea denominada por los críticos, política "neoliberal", y disfrazada a últimas fechas con lo que los estrategas del sistema han llamado (aunque el término no es nuevo) el "liberalismo social"(53). Si bien sería inexacto decir que toda su tradición parte del liberalismo decimonónico, sí resulta evidente que las similitudes y analogías son demasiadas. A pesar de las justificaciones inteligentes a veces y enredadas casi siempre que los ideólogos neoliberales elaboran para deslindar por completo a Carlos Salinas de la política ejecutada en los años del porfirismo, hoy vemos que los resultados no son muy distintos: falta de democracia electoral, presidencialismo fuerte y congreso débil, vejaciones a las demandas de los trabajadores, sacralización de la propiedad privada, negación de los reclamos colectivos (en especial de indígenas), violación de derechos humanos elementales y demás actos de autoritarismo. En lo económico quizá el panorama se identifique aún más con los tiempos de Díaz. El capital extranjero se apropia de sectores estratégicos, los servicios al pueblo aumentan de precio, la deuda externa se va pagando y los derroches de riqueza se dan sobre un paisaje miserable en el que la gente empieza a vender su fuerza de trabajo por salarios humillantes, justo como antes de la revolución mexicana. Decir que hay continuidad puede ser incorrecto, pero a nivel descriptivo no puede haber un término de mayor exactitud.

A toda esta continuidad que impacta sobre el neoliberalismo económico, podemos sumar la influencia de los teóricos ingleses y norteamericanos que apuntalaron los gobiernos de Margaret Thatcher y Ronald Reagan, y asesoraron también a toda esa suerte de nuevos presidentes latinoamericanos que para 1992 festejan unidos el V centenario y le dan la bienvenida a sus países a las grandes transnacionales, entre las cuales, las automotrices son especialmente significativas. Cuando analicemos en la segunda parte lo que corresponde a los espacios derivados del uso del auto, veremos el por qué de esta significación. Dejemos por lo pronto planteada una frase sintética de Edward T. Hall al respecto: "Hay implantado en nuestra cultura un artefacto técnico

que ha alterado por completo nuestro modo de vida [...] Me refiero, naturalmente, al automóvil, que es el mayor consumidor de espacio personal y público, creado por el hombre hasta ahora".(54)

6.- APUNTES TEÓRICOS PARA HABLAR DE LOS AÑOS, LOS SIMBOLOS, LA GENTE Y LOS ESPACIOS PUBLICOS DE LA CIUDAD DE MEXICO.

LA ESCALA CULTURAL.

Edward T.Hall (1966) es uno de los teóricos norteamericanos del espacio que ha profundizado con mayor agudeza respecto de la diferenciación cultural con que se ordena el espacio por parte de cada pueblo. Su trabajo citado es prácticamente un resumen de su pensamiento; en él explica las diferentes magnitudes en las que el fenómeno de la espaciación ocurre. En lo doméstico Hall nos habla de las distintas maneras en que las familias ordenan su casa o departamento de acuerdo al origen de ellas, y concretamente trata el caso de los japoneses, de los árabes, de los franceses, ingleses y alemanes y finalmente de los norteamericanos. Fuera de casa, los grupos sociales se comportan de manera análoga, obediendo cada uno a las particularidades de su herencia cultural. Hall establece para cada cultura un tipo de "escala" que forma parte de la mentalidad ancestral que las caracteriza (55). Señala que el comportamiento de "los negros" en Estados Unidos se corresponde con una escala que no es la de las grandes urbes de aquel país, y que su migración hacia ellas durante las distintas etapas históricas obedece a problemas de otro tipo. Ellos -dice- son más afectos a construcciones sencillas donde pudieran establecer un pequeño negocio que les resolviera su vida económica en lugar de tener que vivir "apilados" en esos monstruosos edificios de 20 pisos que abundan en Chicago. Asimismo trata el problema de la "minoría italiana" identificada con una escala callejera. Para ellos la calle es un acontecimiento importante a diferencia del común de los "anglosajones" que aprecian y viven más sus propios domicilios que las plazas y las aceras comunes.

Hall habla a veces con ligereza. El análisis de las minorías étnicas debe ser abordado con suma delicadeza, sobre todo en un país donde se les margina tanto y tan abiertamente como en Estados Unidos, pues con frecuencia en las cabezas de los antropólogos ronda el fantasma del determinismo geográfico y, a veces, del racismo que no logran sacudirse. Pero aún siendo así, lo que nos ofrece Hall es el señalamiento de que Le Corbusier se equivocaba al proyectar edificios y ciudades para seres aculturales, para el "hombre universal" concebido por la ilustración. En los términos de Hall, Le Corbusier proyectaba a su escala para grupos sociales que vivían bajo otra muy distinta. Las ciudades mexicanas no están exentas de esta aberración, y

para analizarlas se pueden tomar algunas de las ideas de Hall. Primero, cabe remarcar que los extranjeros poseen una "escala" diferente a la nuestra para valorar los espacios que les rodean. Segundo, que las propias minorías urbanas, que la diferenciación por barrios y colonias, que la clase social a la que se pertenece, están marcadas por una "escala" determinada que nos hace únicos y diferentes de nuestros coterráneos, pese a que hablemos el mismo español de forma análoga como "los italianos", "los negros" o "los anglosajones" hablan el inglés pudiendo vivir dentro de la misma ciudad norteamericana.

De la primera idea desprendida de los planteamientos de Hall, podemos hallar una aplicación inmediata: las autoridades mexicanas se encuentran cada vez ante la disyuntiva de modificar la espacialidad de algunas zonas de la ciudad para atraer mayor cantidad de extranjeros en forma de inversiones o de turismo, o respetar las escalas locales y no alterar con ello la vida diaria de quienes aquí vivimos. A últimas fechas se ha anunciado el desarrollo de un proyecto llamado Urbano Alameda Project diseñado en Estados Unidos para construir todo un complejo urbano para acoger a visitantes y negociantes del vecino país en el costado sur de la Alameda Central. (56) Si ésto ocurre, la dinámica de la zona cambiará y expulsará a los habitantes del Centro y a los paseantes cuya escala espacial no se acople a la de los hombres de negocios extranjeros. Los primeros en ser expulsados de la zona serán los vendedores ambulantes (quienes ya están emplazados para retirarse antes de 1993), luego los miembros de las agrupaciones políticas que en plantón permanente desde 1989 han ocupado la Plaza de la Solidaridad, y después todas aquellas personas cuya imagen "ensucie" la óptica de los nuevos socios que aparecerán con el Tratado de Libre Comercio. Da la impresión de que se está construyendo un corredor cosmético que comenzará su espectacular recorrido en el aeropuerto internacional de Toluca, que llegará al Distrito Federal y bajará por todo Paseo de la Reforma entre mansiones, centros comerciales y rascacielos para conquistar finalmente el Centro Histórico de Tenochtitlan, previa reservación en uno de los pisos de la famosa Torre de Cristal que se levantará en el costado sur de la Alameda y que es parte del citado proyecto.

El problema es grave porque el cauce que adquiera será determinante para las relaciones sociales de la zona y dará un perfil claro de lo que el gobierno de la ciudad quiere. Vale advertir que la espacialidad de las inmediaciones del jardín de la Alameda, primer parque público de América que data de 1592 (57), se ha forjado a través de décadas de intercambio social entre los diversos grupos que la han disfrutado. Recordemos con Claude Bataillon que "las clases altas dejan el viejo centro, mientras que los terrenos recién adquiridos y los viejos palacios que amenazan con derrumbarse sirven para alojamientos populares" hacia el segundo cuarto del siglo XIX. (58) De ahí, la vivienda cambia radicalmente y los propios espacios públicos empiezan a funcionar de otro modo, "a otra escala" diría Hall. Y aquí es donde se conecta el segundo punto que señala la diferenciación de las minorías y de las clases sociales. Habitualmente, en México

como en Estados Unidos, las clases llamadas bajas, son más dueñas de la calle, mientras que los ricos le rehuyen. Este punto lo retomamos con mayor detenimiento bajo uno de los subtítulos de la tercera parte de esta tesis.

LA MEMORIA ESPACIAL CONTRA LA MODERNIDAD.

Si bien Hall nos aporta experiencias útiles para aplicarlas a México, me parece justo señalar que con frecuencia se deja llevar por el miedo que le infunden sus deducciones biologicistas. Quizá por eso sea pertinente reforzar lo útil de Hall con otros puntos de vista de autores cuya vida experimental no comenzó en la zoología sino en la sociología. De origen francés, Maurice Halbwachs (1877-1945) ha sostenido, como lo mencionamos en la introducción, que los espacios producidos por los grupos sociales guardan la memoria colectiva de éstos. Coincide con Hall (y con Berman, como veremos en seguida) en que los barrios destruidos y removidos por decisiones administrativas y de gobierno, se llevan mucho más que los simples muros reducidos a escombros. La gente "es sin duda mucho más sensible a la desaparición de tal calle, edificio o casa, que a los más graves acontecimientos nacionales, religiosos o políticos".(50) Y es que en la estructura espacial yace la cultura, en esas plazas y banquetas del barrio, en esa cafetería y en esa cantina está expresado el sentir más inmediato de toda una colectividad. "La escala" de Hall desaparece cuando se pierde la "memoria colectiva" de Halbwachs.

Marshall Berman (1982) desentraña a lo largo de su libro aquí citado, la historia del Bronx neoyorkino, su barrio natal, su pista infantil de juegos y su casa durante sus años en los que todo es lo bastante significativo y nuevo como para olvidarlo; a ello consagra sólo un capítulo, el último, pero los cuatro anteriores no son sino una preparación teórico-histórica de esa parte de su biografía colectiva en la que describe las transformaciones urbanas de Nueva York y el aniquilamiento de las "escalas" y la "memoria" de esos grupos sociales.(60) En el Bronx la gente acabó huyendo porque perdió cohesión, perdió la identidad que los unía y la razón para seguir juntos. La causa fue la irrupción de lo que él llama "el mundo de la autopista", consistente en una serie de proyectos urbanos que facilitaban el tránsito de los automóviles por vías rápidas que partían en dos las colonias, pero que daban fluidez al tráfico. El arquitecto que como en el Fausto de Goethe (así lo dice Berman) levantó aquella torre de vialidades se llamó Robert Moses, algo así como el Hank González de los Estados Unidos. Moses introdujo a Nueva York muchas de las ideas delineadas por el CIAM, entre ellas, las "vías-parque" o park-ways, autopistas urbanas de alta velocidad escoltadas por jardines que en teoría deben aislarlas del resto de la ciudad. Dicho de otro modo, ejes viales cuya utilidad hipotética sería la de descongestionar el tráfico vehicular agilizándolo y evitando que el torrente automovilístico fluyera por las zonas adyacentes a la vivienda.(61) Ya todos conocemos en el Distrito Federal los problemas que esta supuesta solución generó. Nuestra ciudad, en la época en que se decidió trazar y

construir los ejes viales, vio perdida una parte importante de su memoria colectiva y desmembró barrios enteros. París tuvo también su Moses un siglo atrás, con el barón Haussmann, prefecto de esa ciudad entre 1853 y 1870 (62), aunque la riesgosa comparación quizá sea inadecuada por el tipo de obras que resultaron de la ingeniosa mente de aquél urbanista decimonónico y por la fecha en la que fueron realizadas.

Todo aquello que arrasó con el Bronx y con toda Nueva York, aquello que por sistema rompe muros y escalas y se roba la memoria de los habitantes, es sintetizado por Berman con una sola palabra: modernidad. Es esta la obsesión occidental por el progreso vista de cerca. Recordemos pues todo lo dicho sobre la Ciudad de México a lo largo de esta primera parte y sobre la tendencia constante que el poder político y económico que decide por nosotros ha impulsado para modernizarnos, para urbanizarnos siguiendo los cánones marcados por otra cultura, a otra escala, con otra espacialidad. Recordemos el esquema de la flecha unidireccional y asociémosla con los periodos históricos de los últimos dos siglos aquí reseñados. Visualicemos de nuevo el Proyecto Alameda, la transformación de esa espacialidad y de otras que, como el Paseo de la Reforma, han dado nueva significación a México porque lo han cambiado de manera importante, independientemente de las consecuencias que más tarde analizaremos. Lo preocupante a fin de cuentas es ver no sólo el dinero estadounidense en nuestros proyectos urbanos, sino directamente la mano, la mente, la escala, el olvido colectivo y la modernidad norteamericana a sólo unos pasos del Zócalo capitalino.

LA PERCEPCION ESPACIAL.

Otra de las consideraciones teórico metodológicas propuestas por este trabajo para el análisis del orden y el uso de los espacios públicos de México, consiste en contemplar cómo los diferentes elementos de la ciudad son percibidos por la gente. En apariencia el Zócalo es el Zócalo, la Alameda es la Alameda, el Metro es el Metro, el tráfico es el tráfico, la contaminación es la contaminación, Xochimilco está en el Sur, la policía es corrupta y el Atlante juega el fin de semana. Pero más allá de la verificabilidad de las frases anteriores, una inmensa variedad de informaciones de orden cultural intervienen en los individuos para percibir las y para llegar quizá a acuerdos sobre lo que significa para unos y otros la misma Alameda Central. Corresponde el mérito inicial a aquella parte del conocimiento occidental agrupada bajo el nombre de la psicología, por haber comprendido esa idea elemental de que, para decirlo en términos coloquiales, "cada cabeza es un mundo". Cada espacio, cada objeto componente de él, cada vacío y cada movimiento, son comprendidos de manera desigual por un observador respecto de los demás. Así, el hecho de que Xochimilco quede en el Sur no significa tal vez nada para alguien que busca los canales por Tlalpan para subir en una trajinera, o quizá la precisión del "fin de semana" para un no-aficionado al fútbol sea algo demasiado vago. Así mismo, los

adjetivos proferidos contra tal o cual servidor público son en extremo relativos pese a la idea general que sobre su calidad moral impere. La biografía del observador será para el psicólogo la clave de su comportamiento perceptual.

Sin embargo las diferentes corrientes de la psicología no competen al tema de este trabajo sino colateralmente. Preocupado por las cualidades personales que manifiestan un distinto "sentido de lugar" para cada individuo, David Canter (1977) se sumó a los especialistas (geógrafos, arquitectos, sociólogos, urbanistas) que desde hacía algunos años averiguaban las maneras de percibir el espacio e hizo pruebas a una muestra de ciudadanos londinenses para identificar la manera en la que percibían su ciudad.(63) Pero al adentrarse en las particularidades del individuo, la "psicología de lugar" (nombre dado al libro de Canter), se aparta de la preocupación arquitectural, histórica, geográfica y urbanística que, finalmente, se preocupan más por la percepción de los espacios a nivel colectivo. Desde 1960, Kevin Lynch analiza los elementos físicos del espacio para mostrar la "imagen de la ciudad" eliminando los significados sociales o históricos de lo percibido; Lynch sugiere la sistematización de una "lectura" de la urbe siguiendo determinadas propuestas estéticas que denotan símbolos: "los caminos, los límites, los barrios, los nodos y los puntos de referencia".(64) A partir de su conocimiento se puede descubrir no sólo la percepción espacial, sino coadyuvar a la construcción de ciudades ex nihilo que sean plenamente "legibles" para todo tipo de ciudadanos.

La propuesta inicial de Lynch es sin duda sugerente, pero exagera cuando propone la construcción de ciudades llenas de imágenes universales comprensibles para toda percepción. A pesar de dejar fuera de su análisis las cargas históricas y sociales de los signos urbanos y sólo contemplar los sitios físicos, Lynch pasa por alto que la percepción de esos sitios físicos también se da a través de la cultura. Para que logre tocar adecuadamente las fibras "afectivas" de los habitantes de la ciudad como se propone, Lynch no puede soslayar la historia del grupo social del que se trate, y mucho menos, echar de lado las diferencias abismales que separan la percepción de los ricos de aquella de los pobres, para no mencionar las infinitas variantes de barrio a barrio o de los recién inmigrados. Para estudiar México es absolutamente indispensable partir del hecho de que muchas percepciones convergen construyéndose imágenes distintas de un mismo espacio, o para mejor decirlo, construyéndose espacios completamente diferentes a los que todos denominan con un nombre igual: Alameda, Zócalo, Xochimilco, etcétera.

Discusiones bastante ricas se desarrollan a partir de los años cincuenta sobre la posibilidad de llegar a acuerdos sobre los signos que componen la ciudad. La "geografía de la percepción" se ha desprendido de las corrientes tradicionales y especialmente del positivismo para asegurar que "el conocimiento no existe independientemente del hombre, sino que debe partir de la experiencia humana del mundo" (65) y por ende, de la percepción que los pueblos tienen del espacio de acuerdo a su cultura. David

Lowenthal (1967) y Peter Gould (1975) han colaborado con esta corriente de la geografía, y en el caso del segundo, destaca su aportación cartográfica de la percepción de signos e imágenes, trabajo al que él llama "los mapas mentales" y que consiste en identificar coincidencias en las percepciones individuales para intentar presentarlas en un mapa urbano legible. (66) Recogiendo las ideas más útiles y relevantes para efectos de este trabajo, la tercera parte del mismo mostrará intentos de reconstrucción histórica y semiótica de los espacios de la Ciudad de México.

PROPIEDAD, POSESION Y PRIVATIZACION.

Aunada a todo lo hasta aquí dicho, debe estar la discusión sobre la propiedad privada y sobre la posesión de los territorios, discusión imprescindible en cualquier análisis espacial e histórico-geográfico. Millones de páginas se han escrito a través de los siglos para explicar a la propiedad como una característica natural de los seres humanos, o bien, para refutar tal postura. Lo que a fin de cuentas nos interesa es situarnos en la realidad de una ciudad fincada en el principio de que la propiedad existe y de que la posesión territorial es un derecho humano, y que esta creencia, cierta o falsa, significa enfrentamientos espaciales que se manifiestan de muy diversas formas. Desde sus días, Rousseau (1712-1778), el campeón del protorromanticismo francés, señalaba colérico:

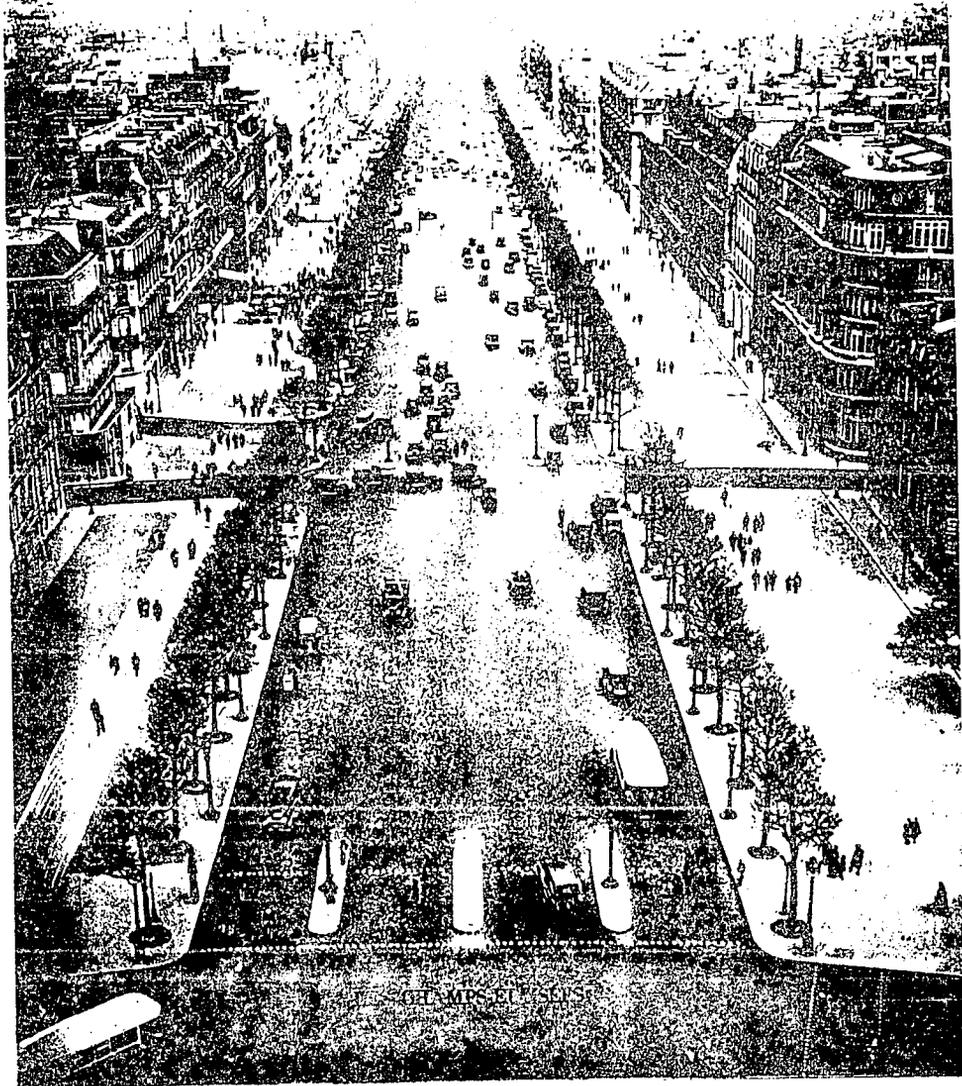
"El primero que, habiendo cercado un terreno descubrió la manera de decir: esto me pertenece, y halló gentes lo bastante sencillas para creerle, fue el verdadero fundador de la sociedad civil. -Qué de crímenes, de guerras, de asesinatos, de miserias y de horrores no hubiese ahorrado al género humano el que, arrancando las estacas o llenando la zanja hubiese gritado a sus semejantes: 'Guardaos de escuchad a este impostor; estáis perdidos si olvidáis que los frutos pertenecen a todos y que la tierra no es de nadie'". (67)

La "sociedad civil", la que pactó con la experiencia del Derecho Romano decantado por las relaciones feudales y por la cristiandad, la que atravesó la ilustración y pudo dar lugar al capitalismo, al liberalismo y al positivismo tan citados en este trabajo, es la sociedad civil que hoy concibe como un hecho natural la posesión de lugares y la propiedad privada. En apartados posteriores, trataremos el caso de los espacios en los que se identifican los grupos socioeconómicos que componen México, y hallaremos que para un vendedor semifijo la conquista o renta de los tres metros cuadrados donde exhibe su mercancía, son sinónimo de su seguridad laboral, por lo menos mientras llega la policía a desalojarlos, en tanto que un sentimiento similar de posesión "ganada a la buena" es profesado por un automovilista que ocupa un lugar en un estacionamiento o que circula por las calles públicas. Esto es comprensible y debe ser tomado en cuenta. Los extremos de esta concepción llegan a estallar en la vía pública cuando -por ejemplo- grupos distintos de vendedores

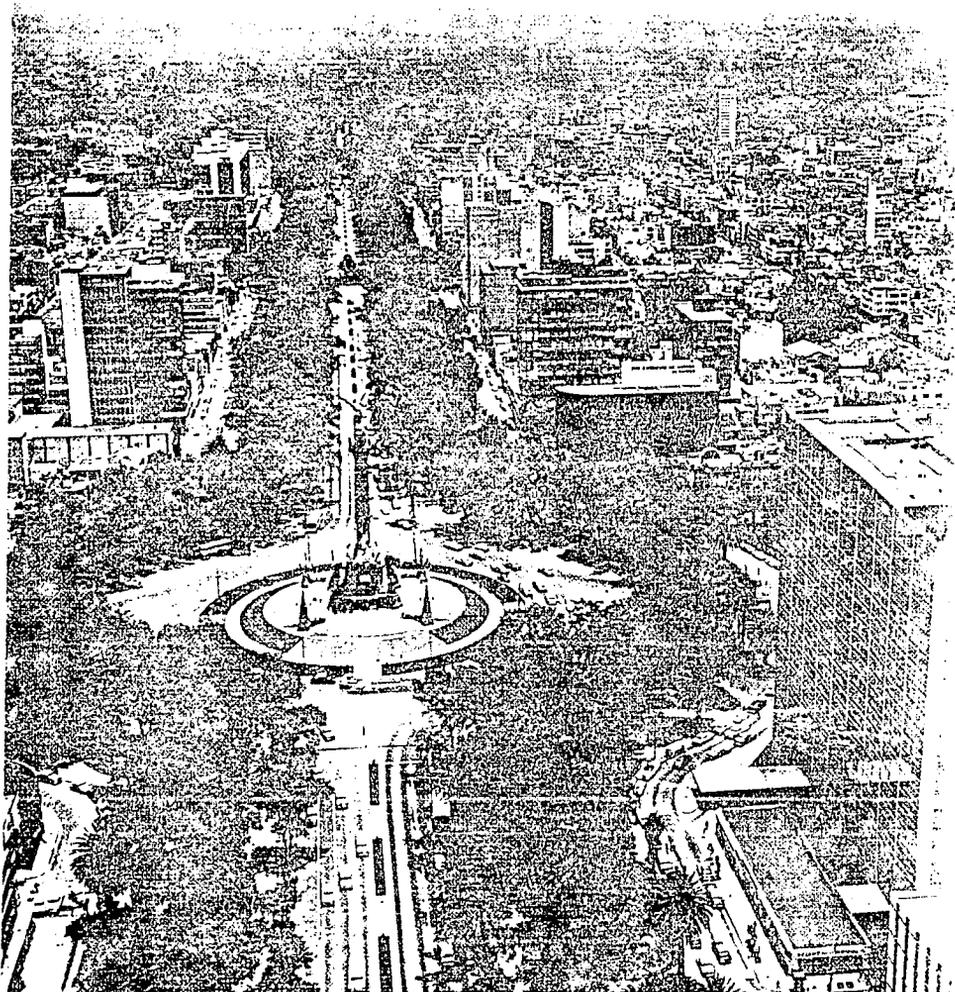
ambulantes se pelean por el espacio vital, por el territorio que simboliza su seguridad laboral, por el derecho que ellos tienen y que "los otros no", aunque con esa mentalidad se rompa la lógica que sustenta sus actos. Para el contenido del presente trabajo nos sirve más hacer la diferencia entre posesión y propiedad, ya que aquello que el pacto social acepta como privado, se limita a la espacialidad comprable y vendible, a los predios habitacionales o a los locales comerciales perfectamente limitados. Ellos no nos han servido más que como referente pues nuestro objeto de estudio son los espacios públicos. Pero aún así, la diferencia entre propiedad y posesión de este tipo de espacialidad, no queda clara a los protagonistas de la cotidianidad, a los vendedores, al ciudadano común, aunque en todos exista la coincidencia retórica de asegurar que efectivamente "las calles son de todos". Sin embargo, la propiedad, que de jure no existe en la vía pública, existe de facto, y a ello nos referimos en la segunda parte cuando hablamos de "apropiación de espacios".

La fragmentación de la ciudad, la zonificación, la jerarquización de los barrios, la marginación de los sectores más amplios y, para decirlo en breve, la privatización de los espacios, es evidentemente un fenómeno cultural, no un derecho consustancial a la existencia del ser humano. Es la causa de los mayores problemas hoy en día, sea porque unos "se apropian" de los espacios que son de todos, sea porque otros se creen los dueños de los recursos naturales. La destrucción del medio y la clasificación de los humanos hecha por el capitalismo, nos ha traído a situaciones límite donde resulta cínico y violento alimentar la ideología que defiende a la propiedad. Sin embargo, es utópico plantear el establecimiento de una comunidad en la que todo pertenezca a todos, o mejor dicho, a nadie, y es utópico más que nada, porque la mayoría de la gente no estaría de acuerdo. Así, aceptemos que la propiedad es una realidad cuestionable que puede existir en el ámbito de lo privado, pero que no es conveniente en el ámbito de lo público. Vale entonces denunciar que aquello que se ha permitido como "posesión", es decir, como ocupación efímera de una porción del territorio urbano (para trabajar, para circular, etcétera), ha sido el pretexto mediante el cual las élites se han apropiado de espacios de los cuales nadie los puede mover. Con base en lo anterior, podemos observar que la tendencia privatizadora se identifica con la visión occidental, liberal, positivista y modernizadora que actualmente rige la dinámica de nuestra ciudad. Estudiar los espacios urbanos para el perfil de su historia es una forma de desenmascarar estos intereses impuestos como leyes que rigen a las sociedades.

No Hay Hojas
36, 37, 38, 39.



París reordena sus espacios urbanos con los boulevares de Haussmann.
(Chéronnet y Ferrand, Paris, mon coeur, p.116)



La influencia de los boulevares de Haussmann trazados en París llega a México con la intervención francesa y la administración de Maximiliano. Paseo de la Reforma es el mejor ejemplo. Bucareli es un caso distinto. (DDF, La ciudad de México, p.1)



REFERENCIAS

- * Cuando aparece un par de fechas se refiere a la vida del autor; cuando sólo aparece una se refiere a la publicación de su obra más relevante en relación a nuestro tema.
- (1) Josefina Gómez Mendoza. El pensamiento geográfico, p.432
 - (2) Ver como ejemplo: Pierre Merlin, Géographie de l'aménagement, PUF, Paris, 1988.
 - (3) Sigfried Giedion. Espacio, tiempo y arquitectura, p.622.
 - (4) Para adquirir una visión más amplia de la relación entre la espacialidad geográfica y las manifestaciones del poder, ver: Paul Claval. Espacio y Poder, FCE, 1982.
 - (5) Para ello se recomienda acudir al famoso trabajo de Michel Foucault, Las palabras y las cosas, s.XXI, 1980, o mejor aún a un texto muy diferente al anterior, más reciente y sencillo: Pablo Fernández Christlieb, El espíritu de la calle. Psicología política de la cultura cotidiana, U.de G., 1991
 - (6) G.Bardet, L'urbanisme, Paris, 1959, citado por François Choay, L'urbanisme, utopies et réalités, p.8
 - (7) François Choay, op. cit., pp.16-25.
 - (8) ibidem, pp.197-203.
 - (9) Sigfried Giedion. ibidem, p.497
 - (10) Cfr. Le Corbusier. Oeuvre complète, 1910-1946, Zurich, 1943-1946. Le Corbusier. Towards a new architecture.
 - (11) François Choay, op. cit., p.233
 - (12) Carta de Atenas, publicada por la Secretaría del Patrimonio Nacional, México, 1959. p.8
 - (13) Carta de Atenas y comentarios del grupo CIAM-Francia en su edición de 1941, p.11, subrayado FF.
 - (14) Comentarios del grupo CIAM-Francia a la Carta de Atenas en su edición de 1941, p.13
 - (15) ibidem, p.15.
 - (16) ibidem, p.12. Subrayado original.
 - (17) Carta de Atenas y comentarios del grupo CIAM-Francia en su edición de 1941., p.80, subrayado FF.
 - (18) Carta de Atenas, op. cit pp. 75-77.
 - (19) "Según Martín Meyerson, Le Corbusier es el creador de la utopía de la ciudad moderna en su aspecto físico. 'Durante los primeros años del siglo XX se produjo un eclipse de las utopías literarias y sociales para dejar paso a la utopía física o de diseño urbanístico de la ciudad ideal, que alcanzó una importancia considerable gracias a los trabajos de Frank Lloyd Wright y Le Corbusier.'" Fernando Chueca Goitia, Breve historia del urbanismo, pp.208-209
 - (20) Le Corbusier. Oeuvre complète, 1934-1938, pp.46-47.
 - (21) Le Corbusier. "Plan Voisin de Paris 1925" en Oeuvre complète, 1910-1929, p.112. Traducción FF.
 - (22) François Choay, op. cit., p.35. Traducción FF.
 - (23) Comentarios del grupo CIAM-Francia a la Carta de Atenas en su edición de 1941, p.71. La lista que he presentado excluye tres ciudades que en seguida transcribo tal y como el texto original si las contempla: "Bandoeng", "Dalat" y "Littoria". La primera puede ser presumiblemente Bandung, Indonesia, y la segunda Da-Lat, Vietnam, ambas ciudades del Oriente asiático. Si es así, un error atribuible a los arquitectos

franceses del CIAM se presenta al hablar en sus comentarios y según su propia concepción, de ciudades de "la raza blanca", pues ambas lo son, en el caso de que aceptáramos que las razas humanas existen, de la "amarilla". Si se refiere a otras ciudades, entonces el error se le atribuiría al traductor, que en los tres nombres no encontró su equivalente correcto en español ni lo dejó tal cual se escribe en su idioma original. Por otra parte, si efectivamente el CIAM hubiera estudiado los casos de tres ciudades no occidentales, ésto no le daría la fuerza como para hablar de soluciones universales en las formas de urbanización que propone.

- (24) Más adelante completaremos la definición de lo que aquí entendemos por "Occidente".
- (25) Henri Lefebvre. El derecho a la ciudad, p.6
- (26) Juan Pedro Viqueira. ¿relajados o reprimidos? pp.232-241
- (27) Jordi Borja. "Hacia la ciudad democrática", en La Jornada semanal, 4 febrero de 1990, p.26
- (28) Enciclopedia Hispánica 1992, tomo 3, p.144
- (29) Henri Lefebvre. op. cit. p.9
- (30) Enciclopedia de México, tomo 3, pp.1286-1288.
- (31) Para mayores precisiones sobre la relación entre flujos y espacialidad urbana, ver: Bordreuil et Ostrowetsky, "Flux, espace, société", pp.3-4, François Vatin. "La métaphore du flux, la science et la pratique économique", pp.9-16, Samuel Bordreuil, "La ville, les flux", pp.111-128, en Espaces et sociétés, Revue critique internationale de l'aménagement de l'architecture et de l'urbanisation, n.43, Juillet-Décembre, Paris, 1983.
- (32) Fernando Chueca Goitia, Breve historia del urbanismo, p.34
- (33) Para el estudio de la secuencia histórica del damero o traza reticular-ortogonal, puede seguirse la secuencia de Fernando Chueca Goitia, Breve historia del urbanismo, pp. 53-55, 63 y 127-130.
- (34) Gabriel García Márquez. Cien años de soledad, muchas ediciones.
- (35) James Merrill, "An urban convalescence", citado por Marshall Berman en Todo lo sólido se desvanece en el aire, p.301.
- (36) Rosa Camelo. "expansión territorial y conquista", en Historia de México Salvat, pp.1226 y 1227.
- (37) Para ilustrar el caso tan fresco de los disturbios en Los Angeles, ver las revistas Newsweek pp.10-24, Time pp.22-37 y Mira pp.7-12, todas del 11 de mayo de 1992.
- (38) Bertrand Russell, La sabiduría de occidente. p.5
- (39) Dos libros al menos deben ser consultados para quien desee seguir la transferencia del debate de Europa a México entre las corrientes del pensamiento que acogieron el científico: Roberto Moreno, La polémica del darwinismo en México, siglo XIX, UNAM, 1989. Y Leopoldo Zea, El positivismo en México, FCE, 1968.
- (40) Abelardo Villegas. El liberalismo, pp.3-4, subrayados FF.
- (41) José Agustín. Tragicomedia mexicana I, pp.67-117
- (42) Enrique Krauze, "Diez mentiras sobre Porfirio Díaz", en

- Proceso, 3 de agosto de 1992, p.48, subrayados FF.
- (43) Para desmentir esa visión lineal durante el lapso de la evolución humana comprendida en el esquema que presentamos como fondo del collage, véase: Stephen Jay Gould, "¿De quién desciende el hombre?", en La Jornada semanal, 26 de julio de 1992, pp.16-19.
- (44) Héctor Velarde, Historia de la arquitectura, p7, subrayados FF.
- (45) Los libros de texto escolar son un buen medidor de lo que nuestras generaciones están aprendiendo y con el análisis de ellos pueden descubrirse enfoques sorpresivos. Como ejemplo de metodología para el estudio de un caso la enseñanza de la historia puede leerse el texto de Javier Pérez Siller en "Política" n.159 de El Nacional. La presente cita viene de, Carlos Alvear Acevedo, Manual de historia de la cultura, p.8, Ed. Jus, 1970.
- (46) Declaraciones de H. Kissinger en La Jornada, 17 de octubre de 1991, p.6
- (47) Luis González, "El periodo formativo", en Historia mínima de México, p.104, Colmex, 1983.
- (48) ver Justo Sierra. Ensayos y textos elementales de historia, y Justo Sierra. Evolución política del pueblo mexicano, en sus Obras Completas, UNAM, tomos IX y XII respectivamente.
- (49) John Kenneth Turner, México Bárbaro, pp.29-39
- (50) Jesús Silva Herzog. Breve historia de la revolución mexicana. Tomo 1, pp.144-145
- (51) Jesús Silva Herzog. op. cit., tomo 2.
- (52) Sergio González. Factores determinantes de localización de la industria automotriz en México, p.122.
- (53) Para muestra sobre la aplicación de este término, ver declaraciones de Carlos Salinas de Gortari ante la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, en Excelsior, 4 de agosto de 1992, pp 1 y 26-A.
- (54) Edward T. Hall. La dimensión oculta, p.214 (subrayado FF).
- (55) ibidem, pp.202-221
- (56) Ver La Jornada, 17 de noviembre de 1991, 1a.plana; y días siguientes.
- (57) Fue el Virrey Don Luis de Velazco quien así lo dispuso. Guillermo Tovar de Teresa, La ciudad de los palacios, tomo I p.133
- (58) Claude Bataillon. La ciudad de México, p.19
- (59) Maurice Halbwachs. La mémoire collective, p.134
- (60) Marshall Berman. Todo lo sólido se desvanece en el aire. Siglo XXI, 1989.
- (61) Comentarios a la Carta de Atenas por el grupo CIAM-Francia, pp.60-64
- (62) Wolfgang Braunfels. Urbanismo Occidental, pp.250-264
- (63) David Canter, Psicología de Lugar, edit.Concepto,1979
- (64) Kevin Lynch, "Structure de la perception urbaine", en François Choay, op. cit. pp.384-400. Traducción FF.
- (65) Josefina Gómez Mendoza, El pensamiento geográfico, p.127
- (66) Peter Gould, "Las imágenes mentales del espacio geográfico", en: Josefina Gómez Mendoza, op. cit. pp.477-484.
- (67) Jean Jacques Rousseau, El contrato social, p.129.

**AÑOS,
GENTE,
SÍMBOLOS
Y ESPACIO PÚBLICO.**

2

segunda parte

**LA GENTE EN LAS CALLES
Y LA APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO**

*** Segunda parte ***

LA GENTE EN LAS CALLES
Y LA APROPIACION DEL ESPACIO PUBLICO.

7.- LA GENTE COMO ESPACIO HISTORICO.

Cuando hemos hablado de orden espacial en la Ciudad de México, hemos aludido no sólo a la disposición de los objetos sobre las calles y plazas o a las distancias entre construcciones, sino también a los usos que en determinado momento se le dan a los lugares de dominio público. Cada práctica social, cada actividad económica, cada flujo de gente o de cosas, son elementos de una modificación espacial que no necesariamente se manifiesta con la remoción de ladrillos, la modificación de la traza urbana o la construcción o destrucción de edificaciones. La gente, lo hemos dicho, es el elemento más importante en la espacialidad de la urbe; la gente y sus bienes inmediatos, la gente y sus pasos, la gente y su ritmo de vida, la gente y su costumbre de estar sentada en una banca del parque o caminando en busca de algún artículo a la venta. La gente explica con sus prácticas cotidianas la forma en que los espacios se comportan porque también los espacios son la gente y también éstos llegan a delinear las prácticas de aquella en una relación enteramente "dialéctica", para emplear un término conocido, en la que los espacios son creados por la gente que es creada por los espacios.

Visitar nuestra propia ciudad es oportunidad para analizar ese orden y esos usos espaciales. Hacerlo en diciembre por el primer cuadro es descubrir una dura lucha por cada metro cuadrado para expender mercancías de tono navideño. Hacerlo cualquier día hábil del año es chocar contra una realidad que exhibe sobre el territorio urbano una arrebataadora disputa por el espacio vital en la que compiten efectivamente los vendedores ambulantes, pero también los simples transeúntes en contra de aquellos, y en contra de los medios motorizados de transporte, en contra de una tendencia socioeconómica que se dirige a privatizar todo lo público y a transformar a la propia gente en mercancía, en sujetos económicos reductibles a cifras, en objetos cuyo acomodo espacial, aun en el caso en que estén desplazándose, depende de la voluntad de un proyecto de aménagement, de un plan de reordenación urbana calculado por burócratas inspirados en la Carta de Atenas. Para analizarlos, para hacer hablar a esos espacios muchas veces intangibles, es necesario situarnos en un marco histórico sin perder de vista la posibilidad abierta de caminar en él hacia dos direcciones opuestas: una, la de analizar

la historia para comprender las prácticas sociales en el espacio actual, y otra, la de analizar los espacios y sus usos para generar conocimiento histórico, es decir, para aportar más elementos a las investigaciones que buscan describir e interpretar el pasado de nuestra ciudad.

Quizá este marco histórico abordado en ambas direcciones, nos dé la pauta para comprender por qué ahora las actividades que antes eran más propias de espacios abiertos, se han ido a refugiar entre los muros y bajo los techos. Las actividades públicas se han ido fragmentando para convertirse en actividades privadas, dando la impresión de que el miedo a lo colectivo, la paranoia por los demás, el fantasma de la violencia y los robos, la desconfianza típicamente urbana, se han apoderado de la vida en las calles. En este sentido los espacios públicos empiezan a dejar de ser sitios de estancia, lugares de paseo y de recreo, para convertirse en zonas de tránsito, en caminos que conducen de un recinto privado a otro. La brecha que separaba a grupos socioeconómicos diferentes se ha convertido en un abismo que ahora impide la convivencia entre los sectores mayoritarios y las élites cada vez más elitistas. La revisión de esos fenómenos en esta segunda parte se llevará a cabo siguiendo sobre todo tres líneas de investigación que se anudan en el medio de la cotidianidad chilanga: el comercio ambulante, la presencia de diversos modos de transporte y la vida secular en las calles.

LOS ESPACIOS SIN GENTE.

Los subapartados de la primera parte de este trabajo, pero sobre todo los de la tercera a manera de ejemplos, deben dejar clara la aseveración de que la gente es los espacios. Por fortuna nuestra ciudad de finales de siglo puede contarlo. No así otras. Cuando las catástrofes naturales, las guerras, las dictaduras u otros episodios trágicos de la historia de una urbe desmembra a sus pobladores o los expulsa por períodos indefinidos, los espacios se rompen y se desmembran también. Tal es el caso de Managua, cuyo terremoto de 1972 cambió para siempre su espacialidad física y perceptual; en alguna medida es lo mismo que pasó en Guatemala o en México, con la salvedad que en estos casos la descomposición no llegó a extremos comparables al ejemplo nicaraguense. Distintas causas llevan a las personas a dejar sus territorios para cobijarse con otros; América Latina tiene mucho que contar sobre las persecuciones a la población civil y las guerras sucias. En su libro titulado Geografías, el escritor Mario Benedetti refleja la angustiosa situación de dos exiliados por la dictadura uruguaya que intentan desesperadamente en París, reconstruir con recuerdos la espacialidad pública del Montevideo que dejaron, pues conservarlo en la memoria es de algún modo hacerlo existir. (1)

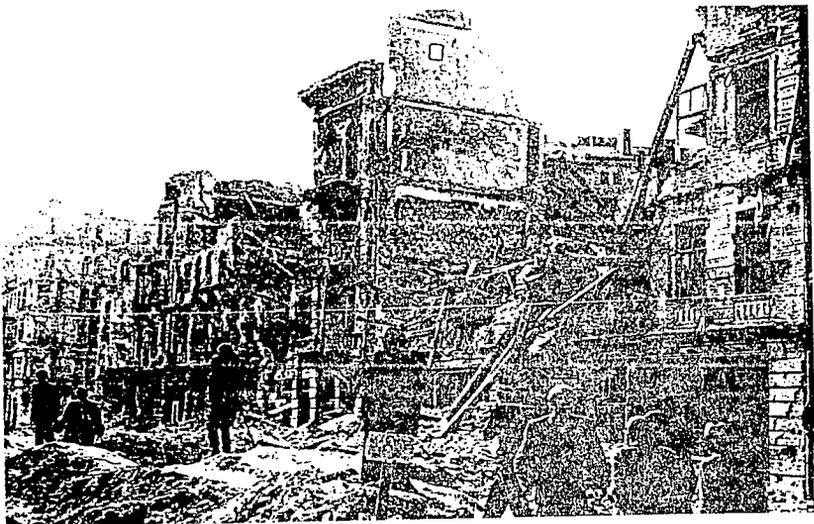
Más difícil puede ser para aquellos que padecieron la destrucción de su ciudad, pues al paso de los años no hay rasgos materiales que den fe de sus recuerdos; Kuwait o Bagdad pueden ser ejemplos recientes, aunque el caso que por excelencia demuestra, por un

lado la memoria perdida, y por el otro el increíble esfuerzo por reconstruirla, es el de Varsovia, devastada por los nazis en 1944 como represalia del levantamiento del ghetto local. Jamás se ha conocido más saña para borrar del mapa un pueblo, como la que revelan los escasos pero contundentes testimonios de la reducción de Varsovia a cenizas y piedras esparcidas. Casi ningún edificio quedó en pie y ni un solo muro no dejó intacto el ejército alemán. Bombas, tanques, lanzallamas y grúas se dieron a la tarea de desaparecer Varsovia después de haber evacuado bajo las peores condiciones a la mayoría de sus pobladores hacia campos de concentración. Al finalizar la guerra, los pocos sobrevivientes emprendieron la inmensa obra de reconstruir meticulosamente su ciudad con los planos originales y casa por casa, calle por calle, barrio por barrio. Puede decirse que físicamente lo lograron, pero la actual capital de Polonia perdió la continuidad de su identidad histórica porque sus espacios sociales casi desaparecieron. Hoy en día todavía hay muy pocos que pueden reconstituir la memoria del barrio, la dinámica diaria de un mercado o de una comunidad vecinal, no hay objetos acumulados por los rincones que evocan recuerdos colectivos porque lo más antiguo de la "histórica" Varsovia no suma ni siquiera medio siglo. Al perderse la transmisión oral entre familiares y vecinos, se perdieron los espacios tradicionales aunque en apariencia ahí estén. Caminar por esas calles es como hacerlo por enmedio de una maqueta gigante poblada por espectros que desean volver a ser gente.

Lo mismo puede llegar a pasar con muchas de las ciudades estadounidenses, cuya transformación vertiginosa apenas las hace reconocibles a sus pobladores quienes de paso, gustan mucho de mudarse de ciudad en ciudad. La cuenca de México ha tenido la fortuna de conservar una presencia humana ininterrumpida desde hace unos 18 mil años (2) y una ciudad fundada alrededor de 1324 (3), lo cual colabora para la construcción de una memoria colectiva que se retroalimenta a pesar de la destrucción de su ambiente por el hombre, a pesar de los incendios, inundaciones, deslaves y sismos; a pesar de todo pues, ahí se conservan vestigios claros de sus más importantes etapas y ahí se mantienen chilangos de muchas generaciones. Objeto de un profundo estudio podría ser la ruptura cultural y la alteración de la memoria colectiva en el momento de la conquista y los cinco siglos posteriores. Al respecto hay varias posiciones, desde quienes aseguran que el sincretismo y el mestizaje acabaron con todo rastro histórico que nos vincule con Tenochtitlan, hasta quienes dicen que la resistencia indígena y popular continúa con la misma intensidad de los primeros mexicanos. En todo caso la cuenta que debemos saldar, más allá del nacionalismo de Vasconcelos o del chauvinismo con el que se habla del "pueblo mexicano", data de 1521, y tal vez, para prolongar la memoria espacial, de la fundación de 1324.

CIUDAD DE GENTE.

Aunque la presente investigación no puede adentrarse demasiado en ello, parece descubrirse cierta continuidad desde que los grupos



La destrucción de Varsovia por los nazis y el desalojo de su población rompieron con el vínculo espacio-gente y por ello, con la memoria colectiva que los lugares de la ciudad guardaban.
(tarjetas postales con fotos de 1944)

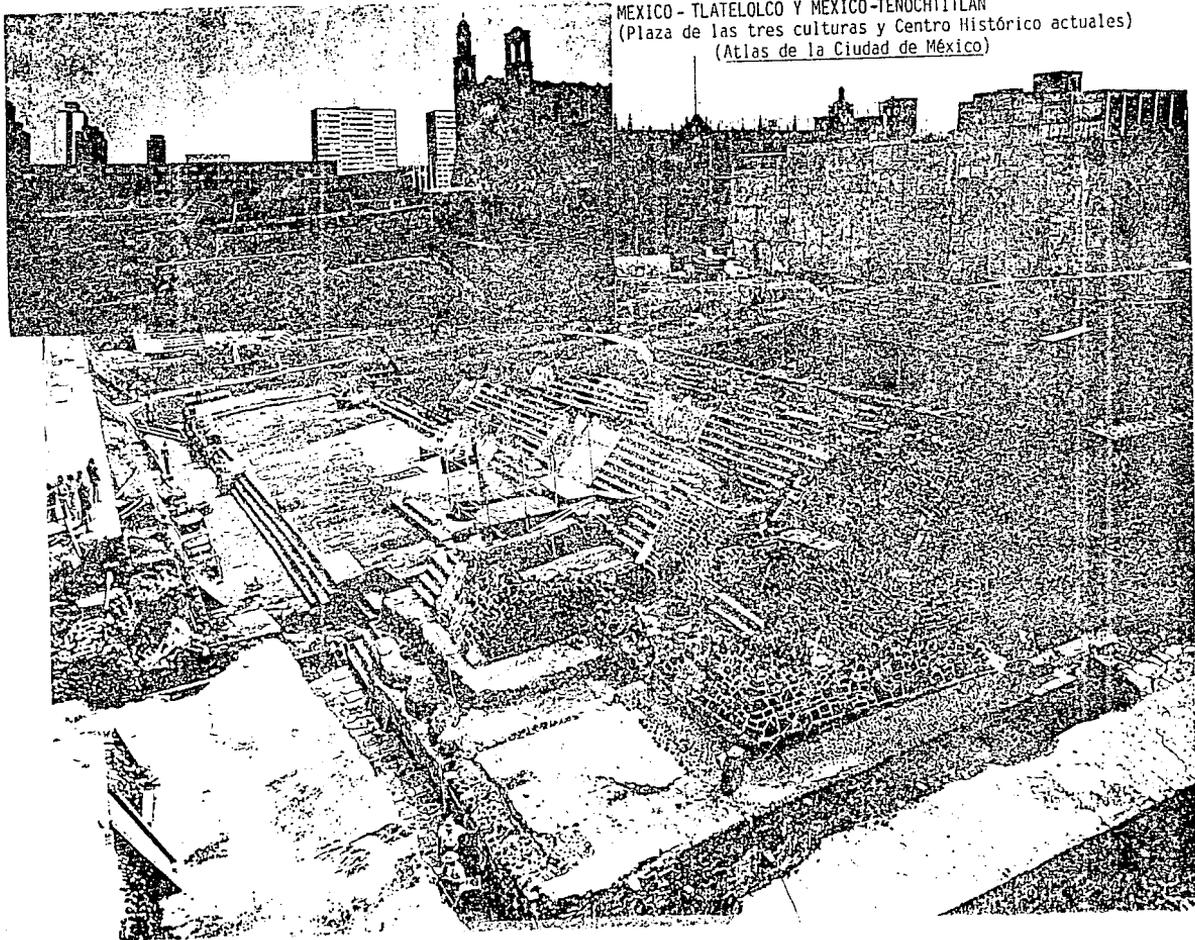
chichimecas y acolhuas arriban a la cuenca y hacen contacto con los agricultores ya establecidos en el sureste de los lagos, episodios narrados por el Códice Xólotl (4), y también desde que, más tarde, los mexicas realizan su épica peregrinación que culmina con el asentamiento en un islote y su posterior dominio sobre los pueblos de la cuenca. México-Tenochtitlan es destruida en 1521 por los españoles, cuyo capitán, luego de retirarse por un breve lapso a Coyoacán, regresa a México para refundarla por la necesidad de posesionarse de un símbolo de poder a los ojos de todos los antiguos tributarios de los mexicas; quedarse en Coyoacán le hubiera reducido presencia y poder, porque todos esos espacios estaban jerarquizados en la mentalidad de la gente que los habitaba y para estos era Tenochtitlan la cima. A la independencia de México existe la posibilidad de establecer la capital fuera de la cuenca, pero tanto en aquella guerra como en la propia Revolución cien años después, los poderes regresan siempre a México, salvo en casos de urgencia estratégica en que son prácticamente nómadas. Esa continuidad hace de México un punto central en la percepción espacial de la gente, le da prestigio político además de que atrae todos los excesos de la centralidad, entre ellos, un cúmulo incontable de elementos susceptibles de ser registrados por la memoria histórica que ha atravesado tan diversas etapas. Pero toda esta travesía por el tiempo no cambia el sentido de la pertenencia a un sitio y el arraigo de su gente, porque como decía Salvador Novo, esa tierra se ha transformado, "pero es la misma. Su tierra, sus piedras. Los hombres que la habitan siguen rehaciéndola, adaptándose a ella, imprimiendo en ella sus vidas", y se puede agregar, tejiendo esa memoria que los identifica comunitariamente. (5) Huelga decir que esa memoria no es genética sino absolutamente cultural.

8.- EL COMERCIO Y SU ESPACIALIDAD EN LA HISTORIA DE LA CIUDAD.

La historia de la lucha por los espacios para la venta y el intercambio, sitúa necesariamente su origen en el desarrollo del capitalismo, pues es cuando categorías como "apropiación de espacio", "comercio ambulante", "progreso económico" y demás, cobran sentido. Sin embargo se hace indispensable por las características históricas y espaciales de la ciudad, comenzar por los antecedentes prehispánicos que regularon también los usos territoriales del valle de México. Pero guiémonos más por la dimensión espacial que por la temporal para fines prácticos al momento de arrancar con este apartado y viajemos momentáneamente al centro donde las mercancías perecederas, que son las más compradas y vendidas, se producen: vayamos a Xochimilco.

"La región de Chalco-Xochimilco albergó vida humana -grupos de cazadores-pescadores-recolectores- desde hace unos 22 mil años, según lo testimonian recientes evidencias de herramental hallado alrededor del Cerro de Tlapacoya. José Luis Lorenzo (1986) y los estudios de Jeffrey Parsons (1982)

MEXICO - TLATELOLCO Y MEXICO-TENOCHTITLAN
(Plaza de las tres culturas y Centro Histórico actuales)
(Atlas de la Ciudad de México)



proseguidos por Mari Carmen Serra (1988) en el área, indican que existieron poblados playeros alrededor del lago desde hace cinco mil años".

Los pobladores con esa presencia milenaria en la zona, "desarrollaron poco a poco una agricultura más rica que llevó, hace cerca de mil años, según evidencias establecidas por Cristine Niedberger (1987), a las chinampas".(6)

Estas se crean merced a la necesidad de utilizar al máximo las tierras cultivables para aumentar la "capacidad de carga"(7) del valle de México y con ello abastecer de productos agrícolas a toda esa gran población. Desde esos centros de agricultura intensiva se desplazaban a través de canales, las trajineras que navegando llegaban a los famosos tianguis donde se expendían las mercancías consistentes principalmente en frutas, verduras y flores. Los tianguis se realizaban con una periodicidad que iba de lo diario a lo semanal, y sobre todos ellos, destacó sin duda el de Tlatelolco, al que llegaban productos de prácticamente todas las zonas de Mesoamérica.

El establecimiento de tianguis en el centro de México tuvo muchas formas y lugares importantes, entre los cuales se pueden mencionar los de Tlaxcala, Cholula, Meztitlán, Tacuba y Azcapotzalco, además de aquellas formas similares verificadas en la región maya. Los tianguis trascendieron hasta la época colonial sin muchas diferencias esenciales en cuanto a su forma de ocupación del espacio, y ni siquiera en cuanto a los productos que expendían. Muy ilustrativas citas podemos extraer de Torquemada (c.1560-1624), quien nos da una idea del uso de espacios para actividades comerciales. Le sorprenden la traza ortogonal y las acequias que acompañan las calles y que surten los mercados:

"En particular es una que pasa por el un lado de la plaza mayor, casas reales y las del cabildo, con todo el trato y comercio de la ciudad. A esta acequia acuden grandísima suma de canoas, con las cosas dichas de bastimento, como es el trigo, maíz y frutas; y de las de servicio, como es leña y yerba para el sustento de los caballos, que son muchas en número. Están en la plaza los Portales de Mercaderes y Sederos, a la parte del poniente..."

"Tiene esta excelentísima ciudad muchas plazas y mercados donde se trata y contrata en todas las cosas de comercio, así de ropas y sedas, como de cosas de bastimentos y comidas [...] Se ha pasado el comercio de los indios y su mercado, por razón de que estén divididos y apartados de los españoles fruteros."(8)

Es importante hacer notar cómo la espacialidad de la ciudad y la sectorización tan típica de la mentalidad occidental, se imponen en Tenochtitlan al especializar las calles y al separar indios de españoles. Por supuesto la Corona tenía su propia actividad comercial gravada con cargas fiscales llamadas alcabalas. Había

disposiciones legales a las que todo tipo de intercambio importante debía ceñirse, y se introdujo la moneda metálica, corriente para toda la actividad mercantil. Criollos y españoles atendían las ramas prioritarias y de mayor volumen monetario. Para ilustrar esta situación, Francisco de la Maza nos asegura que en el censo "completo y veraz de 1889" que comprende solamente el registro de todos los españoles peninsulares de la Ciudad de México,

éstos sumaban "1,182, quitando 65 extranjeros, italianos y portugueses los más, y un armenio. De ellos el noventa por ciento eran mercaderes, entre los cuales estaban los 'mercachifles' o vendedores ambulantes. Es impresionante saber que había 42 tratantes de cacahuate, con 28 cacahuaterías, y sólo 13 panaderías. Había 68 'cajones' o tiendas de ropa, pero con sólo 2 sastres y 3 tejedores de seda. Había 3 barberos, 4 zapateros, un gollillero, 7 plateros, un librero y una tienda de anteojos".(9)

Aunque a excepción de los llamados "mercachifles" los mercaderes se instalaban en locales privados, su mención es importante porque de una u otra forma favorecían ciertas prácticas sociales y determinados usos y asignaciones al espacio público. Además, en ocasiones su actividad fue definitiva para la nomenclatura de las calles, como es el caso de la de Plateros o la de Talabarteros, amén de la significación que le daban a la zona y de los flujos de los que hablaremos un poco más adelante. Todas estas prácticas sociales y esta disposición de actividades sobre los espacios urbanos, van construyendo con los años una memoria que se afianza con los nombres de las calles.

"Los nombres de las calles -decía Don Manuel Orozco y Berra (1816-1881)- han cambiado con los tiempos. En esos cambios pocas veces ha intervenido la autoridad; los han hecho las costumbres, las circunstancias, el capricho de los habitantes; un acontecimiento notable, algún edificio, alguna institución ha intervenido también, resultando de aquí que muchas veces el nombre de una calle despierta recuerdos más o menos agradables".(10)

La ciudad está almacenada en la memoria común de toda la población y dicha memoria cobra sentido más frecuentemente en presencia física de los rincones de esa ciudad. Por ello es absurdo (y bastante significativo) la imposición de héroes y nombres que se ponen de moda durante un sexenio y se extinguen al siguiente; antes, lo dice Orozco y Berra, los cambios no se daban con la frecuencia en que se dieron durante los gobiernos de Echeverría y de López Portillo. En los amenos relatos de Luis González Obregón (1865-1938) compendiados en Las calles de México, se sigue la historia de los cambios de nombre y la permanencia de los usos de muchos de los lugares del centro. Ahí González menciona por ejemplo, y volviendo al tema de los mercados, que la famosa plaza del Volador (frente a la Iglesia de Porta Coeli y a la actual calle de Pino Suárez) adquirió su nombre gracias al ritual que se verificaba en ese lugar antes de



Tianguis reproducido en el Museo Nacional de Antropología por prehispánicos. Como los agricultores y comerciantes chinamperos del México Antiguo, durante la colonia el canal de la Viga siguió trayendo mercancías para depositarlas en las inmediaciones de la Merced. Esta corresponde a la calle Roldán. (Fernando Benítez, Historia de la Ciudad de México, tomo 6)

y durante la colonia con los conocidos voladores de Papantla. Se convirtió en mercado desde la primera mitad del siglo XVII aunque en algunas etapas tuvo que alternar su función mercantil con algunas corridas de toros que ahí se celebraban. En 1791 el virrey Revillagigedo ordenó la construcción de un mercado perfectamente delimitado en cuanto a sus funciones de venta en congruencia con los aires racionales que la ilustración había traído. Un incendio lo consumió dos años después y abrió la posibilidad para que en 1841 se construyera otro nuevo, de dos pisos, bajo el gobierno de Santa-Anna quien se puso también una estatua en el centro de dicho mercado.(11) Sendos desastres por fuego tuvieron lugar uno en cada siglo desde el XVIII al XX pero la tradición del mercado siguió fija hasta 1935 en que se demolió para construir el Palacio de la Suprema Corte de Justicia. Prácticamente a lo largo de toda la época colonial hubo mercados diferenciados entre españoles e indios y en cuanto a los tianguis de éstos, continuó la tradición prehispánica de fijárseles un día a la semana para establecerse.

Por la importancia que tienen los tianguis para la espacialidad urbana, debemos seguirles la pista más allá de la independencia de México para descubrir que su abasto era básicamente idéntico al que tenían antes de la conquista. Los canales que conducían de Xochimilco a México se llenaban de color los días de mercado, gracias a las toneladas de frutas, verduras y flores que se transportaban para ser vendidas. Los productos que se expenden, además de los citados, son variadísimos, e incluyen azúcar, materiales para construcción, granos, juguetes, cerámica, telas, especias, hierbas curativas, y por supuesto, aguas frescas y alimentos preparados para comer in situ.

En los tianguis "que se celebraban semanalmente en los distintos lugares de la capital -dice Luca de Tena refiriéndose a la época de Maximiliano- las vendedoras indígenas se colocaban en el suelo en una postura inverosímil: sentadas sobre sus calcañares y así permanecían horas enteras, inmóviles, las piernas increíblemente dobladas por las elásticas bisagras de sus rodillas. Ante ellas extendían sus mercancías, más no de cualquier modo sino con un estudiado rebuscamiento artístico tanto en la armonía de su colorido cuanto en la gracia de su colocación".(12)

Aunque el párrafo me parece inducido y superficial, el mercado actual no dista mucho de todas las anteriores descripciones salvo por el plástico presente en casi todos los productos. Pero el mercado fijo actual ha sido rebasado ampliamente por el llamado comercio informal, por el de aquel inmenso cúmulo de vendedores que por las mañanas se instalan para ofrecer sus productos y por las noches desaparecen entre el frío y la llovizna para dejar calles desiertas sembradas de vestigios de lo que ocurrió, de basura, mecates, cajas vacías y envolturas de comida y juguetes.

POCHTECAS Y OTROS COMERCIANTES.

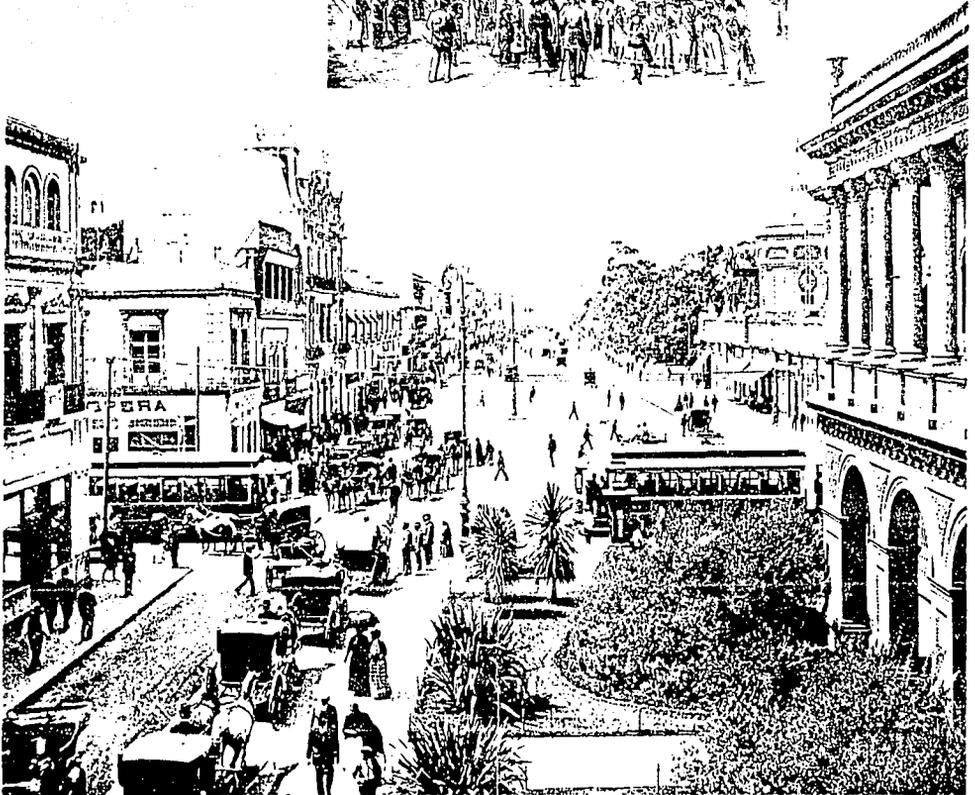
En el periodo del posclásico mesoamericano, el comercio a larga distancia de bienes suntuarios, mismo que tuvo una importante en la composición de territorios, dependía de un grupo social al que llamaban los pochtecas. Estos no eran comerciantes común y corrientes; gozaban de algo así como una protección estatal a la que le correspondían con información y con el establecimiento de flujos continuos de influencia. Los pochtecas se adentraban con sus mercancías hacia territorios que quedaban fuera de la protección mexicana para provocar justamente la expansión de ésta, para ampliar los mercados, por una parte y, por la otra, el dominio militar de la metrópoli con sede en Tenochtitlan. Ese comercio que viaja podemos representarlo como una serie de flujos, y en todo caso esos flujos son a la vez una expresión clara del poder espacial. (13) Los antecedentes del comercio precapitalista en "el viejo mundo" están tipificados por el extenso recorrido territorial de los árabes, y es que casi podemos decir que todo comercio es ambulante por definición. Este ambulante puede significar que las mercancías y sus vendedores se desplazan para ofrecérselas a compradores ex profeso que se aparecen en los lugares donde por unas horas o días se estacionan, o puede también significar que los vendedores no se detienen en ningún punto y que durante su tránsito interminable la gente se acerca para comprar o intercambiar algo de lo que llevan. En su caso, los pochtecas se desplazaban largas distancias, y aunque no es conveniente equiparar estas prácticas espaciales del México Antiguo con las de Europa y Asia medievales (sobre todo debido al tipo de mercancías y a la vinculación de unos y desvinculación de otros comerciantes con el poder político central), así también lo hacían los árabes, y antes lo hicieron los romanos a través de los caminos que ellos mismos construyeron, y así lo hicieron navegando también muchos de los pueblos del Mediterráneo.

La sedentarización anterior y el establecimiento de ciudades bastante urbanizadas, no obstó para que el comercio itinerante siguiera su desarrollo, y por el contrario le dio fuerza a esas ciudades y puertos dentro de los cuales también existían mercados y ferias de intercambio y compraventa. (14) Lo más inmóvil que puede permanecer esta actividad en la historia, consiste en el establecimiento de mercados permanentes, pero aún así, la representación espacial de la actividad sería mediante flujos, sean de gente que compra, sean de proveedores, de mercancías o de dinero. También esta expresión espacial aparentemente inmóvil, tiene connotaciones de poder (15), visibles más fácilmente en el seguimiento del comercio internacional actual, en los tentáculos extendidos de las grandes transnacionales y en los acuerdos de aranceles y comercio a nivel planetario como el GATT, o más claramente, como el Tratado Norteamericano de Libre Comercio firmado en su primera etapa en agosto de 1992. No obstante, el macronivel que se observa en la singular tarea de los pochtecas, o en las empresas de conquista y exploración acompañadas del comercio europeo, puede servir como referente para el análisis de

los niveles domésticos en los que se establecen mercados, tianguis y comercio ambulante dentro de una ciudad moderna. Ambos niveles constituyen expresiones espaciales susceptibles de ser analizadas en su dimensión mediante la identificación de flujos que nos hablen de la historia de sus poblaciones.

Un asunto a hacer notar, dentro de este análisis de los espacios condicionados por las relaciones de poder, es el antecedente que desde los siglos XVII y XVIII sientan los comerciantes en la Ciudad de México. Carmen Yuste expone la evidencia del poder de persuasión y de control monopólico del que gozan los "almaceneros", quienes organizados en el "Consulado de México", eran los "representantes y beneficiarios del monopolio de comercio que España impuso a sus colonias" En 1692, por ejemplo, durante una revuelta popular en la capital del virreinato, el Consulado interviene en la vida pública más allá de su competencia: "Con el fin de salvaguardar y proteger las casas y almacenes de los comerciantes, al igual que el palacio virreinal y los recintos de la administración colonial, los comerciantes de la ciudad de México se constituyeron en milicia 'privada' para cuidar los intereses reales y particulares de la ciudad de una 'turba enardecida'". (16)

Fue durante la dictadura de Porfirio Díaz cuando en la Ciudad de México el comercio se desarrolló notablemente. Junto a los tianguis semanales y mercados fijos, coexistieron los primeros establecimientos departamentales manejados completamente por extranjeros. El Puerto de Liverpool, El Palacio de Hierro y Al Puerto de Veracruz, fueron los tres primeros. Con ello, y con las tiendas de ese género que vendrían después, se crearía una especie de núcleos espaciales absorbentes que determinarían las prácticas sociales de un área delimitada en torno a ellos. Las élites se vuelcan de compras y se adueñan de las calles adyacentes que sin embargo son visitadas por curiosos que desean mirar los aparadores. Las décadas posteriores a la conflagración armada que derribó al gobierno de Díaz, son décadas en las que los grandes almacenes también absorben espacial y comercialmente a los pequeños y en donde sin duda la concentración de las ventas se verifica en el Distrito Federal. Los "tendaiones de la esquina" comienzan a ser aplastados por los supermercados como Gigante y Aurrerá, lo que transforma los hábitos de compra y consumo de la ciudadanía; la relación interpersonal se rompe y los empleados de las tiendas se funden silenciosamente con las cajas registradoras. Hacia 1969 aparece la primera "plaza" inspirada en el "mall" estadounidense: Plaza Universidad, dotada de un estacionamiento para 1,100 coches. Las dimensiones del comercio local serán ya otras, pues la clase media, aleccionada por los anuncios televisivos ahora se va de shopping en sus automóviles y puede pasar toda la tarde en los comercios sin la necesidad de comprar nada, pero comprando lo que le alcance. El resto de la historia reciente ha sido parte integral de la modernidad y ha colaborado para dar a México esa dimensión megalopolita que se expresa espacialmente "al estilo Perisur".



El Palacio de Hierro, de los primeros almacenes que con capital extranjero se instalan en la Ciudad de México durante la última parte del siglo XIX y bajo el gobierno de Porfirio Díaz. Vista sobre Avenida Juárez. (Israel Katzman, Arquitectura del siglo XIX en México, p.254, y Martha Fernández, Crónica Gráfica de la C.de M. en el centenario de la independencia, p.19)

LA CIUDAD MODERNA Y EL COMERCIO AMBULANTE.

El poder de los comerciantes de ahora es sin duda significativamente diferente al de los de la colonia; es claro que ya no se trata de aquellos personajes pintorescos que se paraban frente a su mercancía para ofrecerla a los marchantes ni tampoco de los tenderos que podían administrar al mismo tiempo una tienda de abarrotes y una panadería. Tampoco se trata de los negociantes que distribuyen los productos traídos de España desde sus bodegas y que podían armarse de arcabuces para defender sus intereses y zonas de influencia, sino que hablamos de enormes, inmensos pulpos cuyo alcance territorial y financiero queda esta vez completamente fuera de nuestra capacidad de análisis. Y sin embargo las empresas transnacionales de hoy, los trust, los holdings que se reparten el mundo, son de algún modo herederos de ese poder que se ordenaba con lógica similar y que detentaban entonces los organismos del capitalismo naciente. Ahora se vinculan con la mafia y el narcotráfico y organizan guerras con amenaza nuclear para expandir sus mercados al mismo tiempo que diseñan relojes de cuarzo y naves capaces de alcanzar Neptuno. Y sin duda también determinan la espacialidad a nivel planetario y también deben ser estudiadas por la geografía y por la historia, pero los niveles que competen a este trabajo prefieren de analizar los comerciantes que ocupan las calles y demás espacios públicos de la ciudad.

Hernando de Soto (1986) sitúa el inicio del proceso que ha concluido parcialmente con la inundación de los espacios públicos por vendedores ambulantes, en la carencia de servicios, en el incremento poblacional de las ciudades y en un fenómeno que no sólo se limita al aumento de vendedores en las calles, sino a toda una informalización de la economía, y que incluye, la informalización del transporte, la invasión de predios para vivienda y la conformación de agrupaciones de activistas no vinculadas a instituciones políticas privadas o estatales. La investigación de De Soto se efectuó en Perú hacia mediados de los años ochenta y aborda sobre todo los problemas que aquejan al Departamento de Lima. (17) La realidad latinoamericana nos permite encontrar bastantes analogías entre Lima y México, aunque las diferencias y particularidades históricas de cada una de estas ciudades, no deben ser pasadas por alto. Los antecedentes de este proceso de informalización de la economía mexicana se parecen a los del proceso limeño, por lo menos en cuanto a las generalidades expresadas por De Soto: el transporte informal para México está representado por los miles de taxis colectivos "tolerados", autos particulares a los que se les daba permiso de trabajar y que desde los años cincuenta empezaron a multiplicarse. (18) La invasión de predios queda clara con las inmensas e innumerables colonias de "paracaidistas" que envuelven a la ciudad, mientras que la organización popular de asambleas vecinales y de organizaciones identificadas con el movimiento urbano desatado cuando los escombros de los sismos de 1985 todavía no eran removidos, completan este panorama de la informalización mexicana. Todo ello se va gestando, como en Lima, con la migración rural-urbana y con el incremento natural de

población, situados ambos, dentro de una profunda crisis económica que, en nuestro país, estalló alrededor de 1982. Es muy importante agregar que De Soto, consejero de infortunios de Mario Vargas Llosa en su fallida carrera por la presidencia del Perú en 1990, hace su análisis con el objeto de justificar las prácticas de la economía liberal (propone la ilusoria "formalización" privada del mercantilismo), pero que dentro del mismo análisis, encontramos descripciones que avisan de los peligros a los que puede llegar la economía informal mexicana y también de las peligrosas conclusiones a las que pueden llevarnos los empresarios liberales como De Soto. (19)

Nada más para dar una muestra de problema del comercio ambulante en las calles de la Ciudad de México, diremos para finalizar este apartado, que entre 1980 y 1990, el ambulante creció once veces en los límites del Distrito Federal, absorbiendo una mano de obra igual al 60 por ciento de la que ocupa el comercio establecido, según datos de la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad y del INEGI. (20) La velocidad a la que ha crecido esta actividad ha hecho disminuir al mismo ritmo la oferta de espacios públicos destinados al ambulante, y ha ocasionado también, la radicalización de las medidas del gobierno local que por lo pronto, para 1993, desalojará definitivamente a los vendedores informales del primer cuadro. Durante el anuncio de este plan de reubicación de los ambulantes, las autoridades capitalinas citaron entre sus objetivos "fomentar la incorporación de los vendedores hacia un régimen formal y estable". (21) El control de esta actividad, tal y como lo promueven los neoliberales en Perú, tendrá repercusiones espaciales difícilmente compatibles con las prácticas tradicionales de estos trabajadores; a la vuelta de unos meses, volverán a la calle a sumarse a los nuevos vendedores recién organizados cuyo mejor espacio de venta es definitivamente donde la gente tiene que pasar, no donde haya bazares especiales como los que el DDF propone.

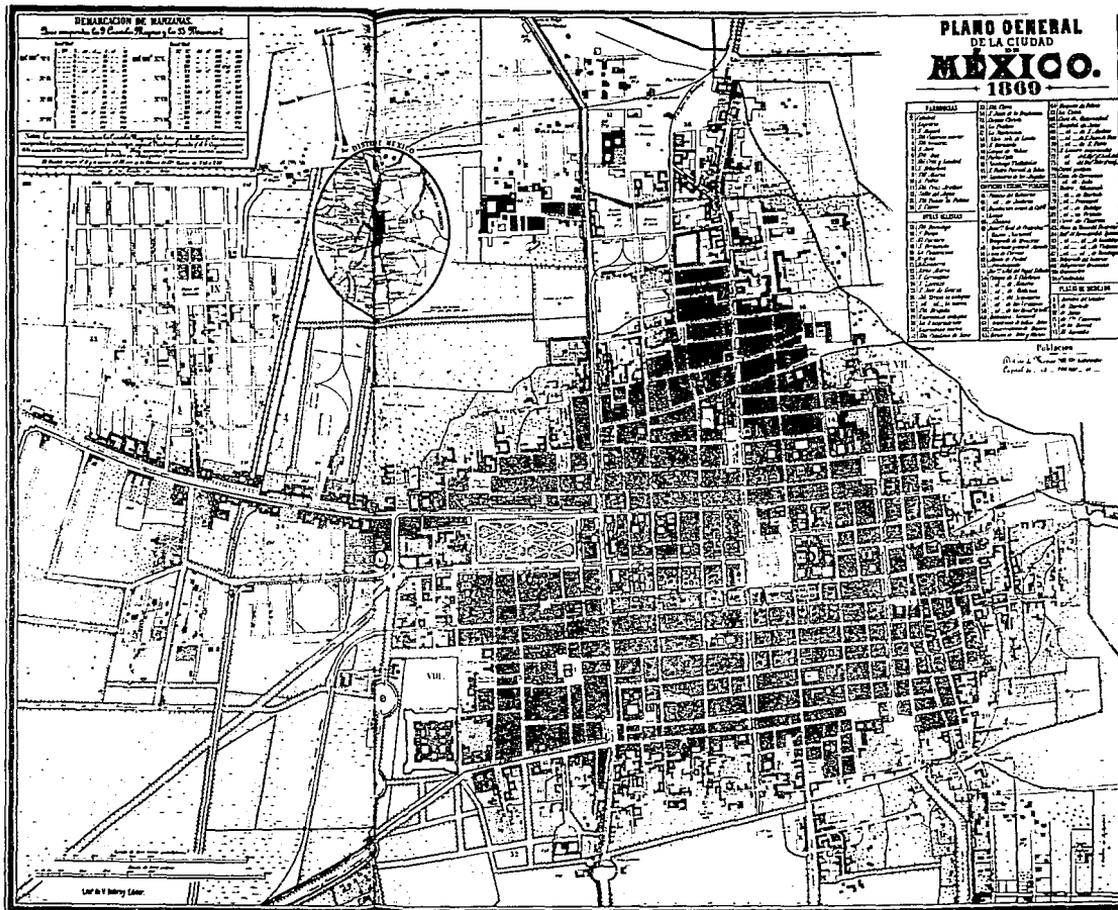
9.- EL ESPACIO URBANO EN LA HISTORIA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE.

En una investigación antecedente de ésta (22), entre otros temas recorrimos los distintos modos de transporte urbano (excepto el acuático) para tratar de explicar la espacialidad de la ciudad en el entendido de que aquella, la espacialidad, está condicionada por las prácticas sociales (entre las que destacan los modos de traslado) que a su vez están condicionados por la propia espacialidad. Lo primero que se descubre y que en realidad es casi siempre evidente, es la distinción necesaria entre el transporte privado y el transporte público como base para entender qué papel juegan las personas que lo utilizan, pues de ello depende la percepción privatizadora o colectivizadora que tengan de los espacios. Los espacios que se privatizan en acuerdo con los deseos ideales del liberalismo y del capitalismo, son, desde el tema del transporte urbano, los espacios que ocupan los automóviles privados. Por el contrario, los espacios ocupados en determinado momento por el transporte colectivo, son espacios

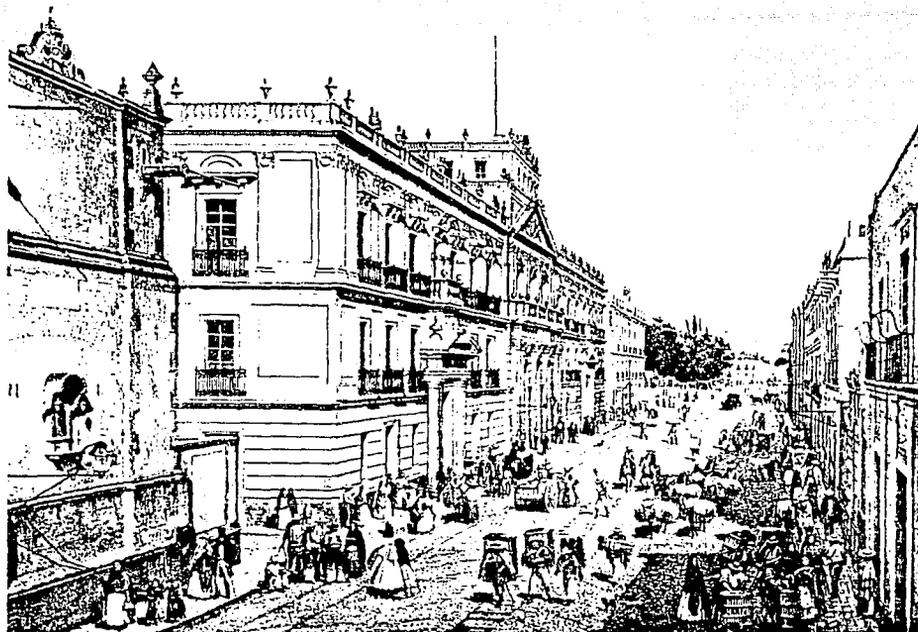
liberados, son superficies arrancadas a la tendencia hegemónica que se dirige a despojar a la gente de los bienes comunes. Lo mismo podemos decir de los espacios ocupados por un comercio envolvente, y de toda la propiedad privada del suelo, pues su existencia desmembra a los grupos humanos, los hace enfrentarse y los introduce en una dinámica espacial dispersante en vez de invitarlos a una integración territorial respetuosa de las diferencias culturales.

La situación actual, de la que nos ocuparemos adelante, tiene antecedentes históricos precisos que no coinciden con el origen simple de los medios de transporte, sino con la irrupción de los medios motorizados en la Ciudad de México y con la generalización de su uso. Una perspectiva tradicional podría tomar -por ejemplo- al tranvía y ubicar cronológicamente sus avances técnicos y sus primeros recorridos por nuestras calles, pero para efectos de esta tesis, el invento del tranvía no tiene importancia sino hasta que se populariza y se difunde como medio de transporte, o sea, cuando ya aparece en la percepción colectiva de los grupos sociales que componen la ciudad, esto es, cuando se masifica. Antes es sólo un dato aislado sin importancia geográfica ni histórica. No es gratuito que, sin proponérselo, esta investigación haya ido situándose en los siglos XIX y XX, cuando la irrupción de estos fenómenos como el del transporte masificado, hayan tenido su aparición, y así, encontramos en la mitad del siglo pasado una especie de partaguas cuya segunda sección nos permite ver nacer precisamente al tranvía impulsado por vapor, tal y como los trenes que también nacían entonces.

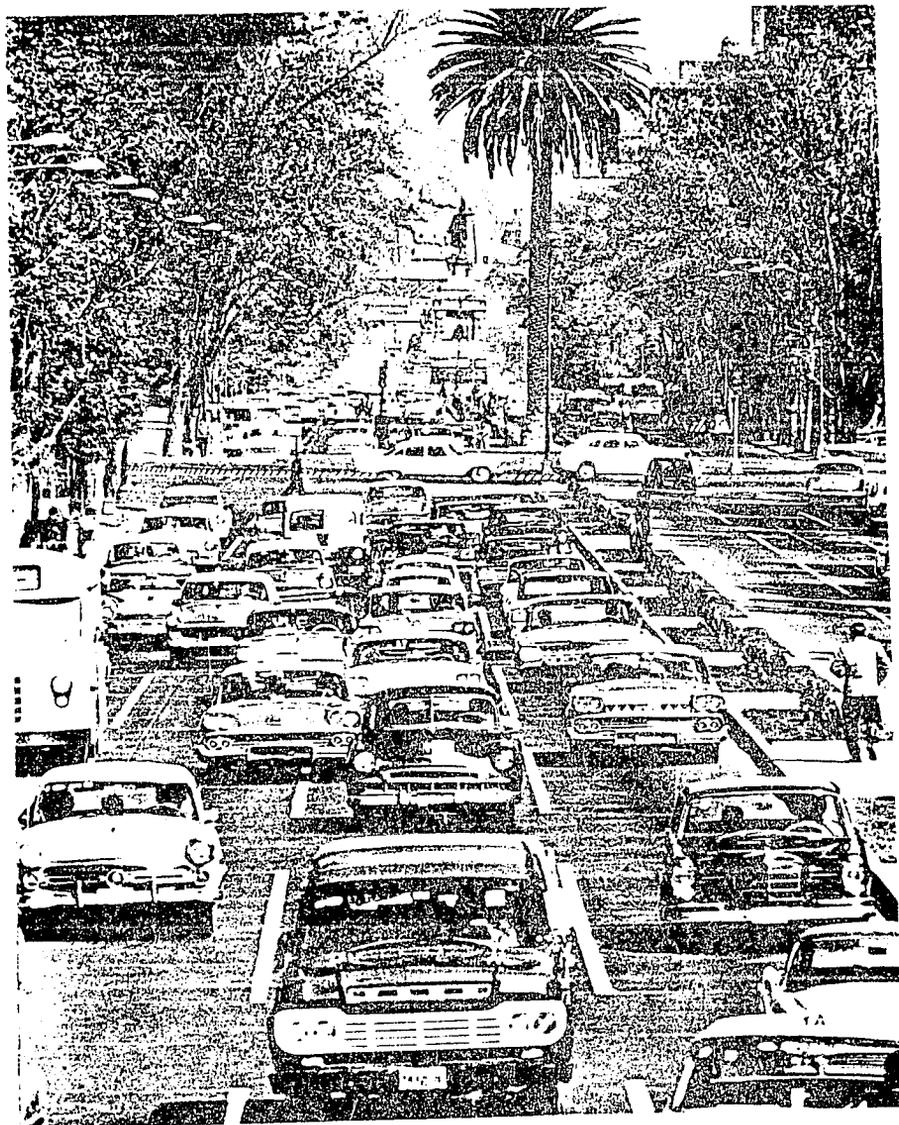
Hasta entonces todo había sido, desde la llegada de los españoles, vehículos tirados por caballos y mulas, y por supuesto, también estaban los canales a través de los cuales se podían llevar y traer mercancías al interior de la ciudad hasta donde la tierra firme lo permitiera. La coexistencia de las canoas y trajineras con los carruajes condicionaba la espacialidad, pues las distancias que podían recorrer en lapsos diarios y la carga que podían llevar, en primer lugar, no permitían propiciar una expansión urbana, y en segundo, no fragmentaban la ciudad como los vehículos de ahora sí la fragmentan permitiendo su desintegración territorial. La ciudad de principios del siglo XIX es una ciudad más o menos integrada, unificada gracias a sus dimensiones y merced a la comunicación y transporte que brindaban estos sencillos medios a una población no tan numerosa; dos barrios considerados distantes se unían con la ayuda del flujo de los carruajes, así como los mercados de México se unían por los cordones acuáticos de las acequias y canales al centro abastecedor de Xochimilco. Resulta paradójico, pero la mejor manera de unir en aquel entonces a dos grupos de gente, era trazar una ruta navegable en canoa o recorrible en carreta, mientras que hoy en día la superurbanización que se basa en la idea de unir con caminos, es una de las causas de la desintegración territorial y del aislamiento entre barrios y grupos de gente. Cruzar el periférico o un eje vial es franquear dificultosamente una frontera, mientras que en el siglo pasado atravesar cualquier camino no constituía mayor problema.



Plano de la Ciudad de México hacia 1869 (Fernando Benítez, Historia de la Ciudad de México, tomo 6)



Los usos del espacio y la disputa por éste se genera también por el tipo de transporte al que se le dé más impulso en una ciudad. México fue pensada para la dinámica que ilustra la pintura de Casimiro Castro correspondiente a mediados del s.XIX, pero otra cosa dispusieron las modas y ritmos del capitalismo europeo. (Fernando Benítez, Historia de la Ciudad de México, y Martha Fernández, Crónica Gráfica de la C.de M. en el centenario de la independencia, p20)



Paseo de la Reforma es transformado por la dinámica que le imprimen los automóviles sobre todo a partir de los años cincuenta y sesenta. (Salvador Novo, New mexican grandeur, lámina 5)

Charles Gibson calcula que al momento de la conquista, entre 100 y 200 mil canoas navegaban los canales del valle de México, y que para 1777, ya sólo 26,246 entraban a la ciudad. El número de canoas se irá reduciendo y el de carretas aumentará. Recogiendo algunas impresiones de distintas épocas, descubrimos el carácter siempre popular de las canoas y de sus canales como vías de comunicación casi exclusiva de los sectores amplios, a pesar de que las élites sacan provecho de la navegación. Durante la colonia, el abasto de los tianguis lo harían los propios indios por medio acuático y por ello se identificará a los canales como vías populares. En 1853 el general Santa Anna otorga la concesión de tres barcos de vapor a Mariano Ayllón por ser éste quien dragó algunos de los canales, pero incluso esos vapores servían para el acarreo de materiales y de productos para la venta, y en ellos se ocupaba personal de estrato marginal. Por otro lado, los vehículos de tracción animal habían llegado a componer toda una gama social de acuerdo al uso y la apariencia que tenían, y los más lujosos e inútiles eran identificados con las élites. Este género podía dividirse en "diligencias", "literas", "calesas", "volanzas", "carretillas" y "convoyes"(23), y aunque algunas de ellas se usaban expresamente para viajes largos entre un poblado y otro, la clasificación urbana los reconocía como aquellos que eran para el trabajo y la carga y aquellos que eran para el paseo y el traslado interno de personajes de esa élite. Con razón durante las inundaciones de la ciudad, un ambiente de homogeneidad se apoderaba de las calles, pues durante los traslados en canoas no se manifestaban las claras diferencias que existían cuando las calles estaban secas. La gran inundación que cubrió la vía pública entre 1629 y 1634, dio lugar para que se dijera que "ahora todos somos iguales, pues andamos en los mismos coches", en referencia clara a la similitud de las embarcaciones de las que disponían el pueblo y el grupo hegemónico.(24)

Quizá no baste con mencionar el cambio paulatino de ciudad lacustre a ciudad terrestre y con ello suponer de modo automático el cambio de mentalidad que se ejerció para reordenar los espacios de Tenochtitlan. Los trabajos de Gurriá Lacroix (25) y de Ernesto Lemoine (26) sobre el desagüe del valle de México, dan cuenta de la fenomenal lucha que prestaron los virreyes de la Nueva España y los gobiernos del México independiente para controlar la dinámica lacustre y defenderse de las inundaciones. No es que los mexicas no hubieran hecho diques y albarradas para manejar las aguas, sino que este es el caso de una cultura lacustre que necesita y gusta de tratar con los lagos.(27) Los españoles que refundan la Ciudad de México en cambio, no tienen este tipo de aprecio y de conocimientos propios de la vida lacustre, y quizá por ello el uso de los canales y acequias está decididamente tipificado como popular, como de uso indígena. Con la importación de bestias de tiro y carga, los españoles no sufren mayor enfado por la clausura de esos canales y acequias, y al contrario promueven la construcción de puentes y de obras que contengan el flujo del agua con el fin de allanar el camino para que los animales de carga puedan abastecerlos y transportarlos. Esta es la mejor manera que tienen de asimilar físicamente los

espacios, de arrebatar palmo a palmo la ciudad a sus pobladores originales quienes se identificaban con la vida lacustre, con la agricultura chinampera y con el traslado de bienes a lo largo de los canales que penetraban como auténticas arterias en el corazón de México-Tenochtitlan. Dos concepciones espaciales entraron en disputa y la urbe de asfalto y drenaje subterráneo que hoy vemos, sintetiza la historia posterior de esa divergencia que culmina con la eliminación de los lagos que, más allá de la condena ecológica, merece una reflexión sobre los simbolismos del poder que modifican los espacios y la vida de manera definitiva.

A las diferencias entre transporte acuático y transporte terrestre vino a sumarse a mediados del siglo XIX, como dijimos, la de los vehículos de vapor como el tranvía, que gozaba de la interesante particularidad de ser lo técnicamente más avanzado y deseable como objeto de orgullo de la élite promoderna, y al mismo tiempo estar destinado a ser un vulgar transporte colectivo. Era algo así como el orgullo que siente un rico de hoy cuando presume a algún extranjero la gran eficiencia del Metro sin haberse trasladado jamás en él. A los tranvías, el humo se les acabó pronto, pues, "al paso del tiempo, razones técnicas hicieron necesario que el tranvía cambiara al vapor por la tracción animal" (28), lo que lo definió en su calidad de transporte eminentemente popular. Los traslados de la gente rica seguían haciéndose sobre carruajes guiados por un cochero ubicado en la parte exterior, y dichos carruajes fueron sucedidos por los autos particulares de finales del siglo, que sin embargo no impactan la espacialidad urbana sino hasta que la importación de cientos de ellos se hace necesaria por la demanda que de otras tantas familias son objeto. El siglo termina con la presencia en las calles de autos franceses marca Delaunay Belleville y de otros de origen inglés y norteamericano. El espacio público entonces se ordena de otro modo porque está concebido a otra velocidad. Las élites viajan en auto más rápidamente y dejan de percibir objetos y eventos ajenos a su velocidad de marcha, y creen que la ciudad es así, y con base en su percepción y en sus necesidades la transforman marginando a las mayorías de la posibilidad de intervenir y participar del cambio espacial.

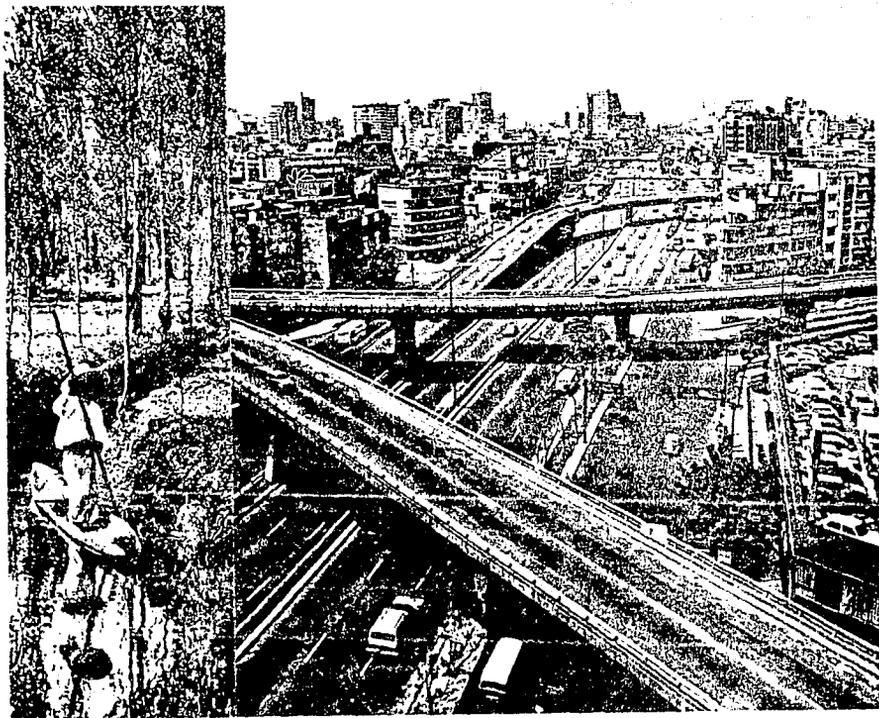
La diferencia entre una ciudad de vehículos rápidos (de 25 a 60 km/h) y una ciudad de peatones y caballos (de 5 a 15 km/h) radica en la percepción que los ciudadanos en desplazamiento tienen de su propia urbe. Una persona caminando está plenamente integrada a su medio y es capaz de percibir con sus cinco sentidos lo que ocurre en las calles. Un automovilista no percibe olores, no oye, y sobre todo no ve a detalle los objetos ni los desplazamientos de la demás gente y deja de reconocer los tramos que transita a alta velocidad porque mira a otra escala, porque vive a otra dimensión que el resto de los habitantes. Por eso la ciudad, mientras más se transforma para darle cabida al automóvil y mientras más construye espacios "a su escala", como diría Hall, y a su velocidad de marcha, más se excluye a la gente que camina o que anda en carreta, en burro o en bicicleta. Los españoles impusieron su visión haciendo una ciudad terrestre y no lacustre, y sus herederos criollos tras varias generaciones impusieron esa

otra visión consistente en hacer vía rápidas, caminos pavimentados y ejes viales con puentes kilométricos al interior de la ciudad. Esta resultó entonces ajena para el ser humano común y corriente que no logra percibir la escultura monumental diseñada para el automovilista (29), ni la publicidad expuesta en el periférico, que sufre al caminar tramos extensísimos trazados para ser recorridos por coches o al cruzar amplios estacionamientos que para él no tienen ningún sentido. El peatón, el indígena que llegó a la ciudad, despojados de su espacialidad y forzados a habitar otra, se inquietan y disgustan por tener que trabajar a 3 horas de su morada (50 minutos en auto) y por sufrir el acoso cotidiano de los vehículos que amenazantes circulan a velocidades sobrenaturales.

La ciudad moderna se construye a escala del automóvil y no con base en las necesidades humanas. Cuando esto comienza a ocurrir generalizadamente a mediados del siglo XX, se abre una nueva etapa que, como el caso de la conquista por los españoles, enfrenta dos distintas concepciones cosmogónicas, de cultura y de comportamiento territorial. (30) Pero además, el automóvil particular es el vehículo donde viaja la propiedad privada, es la expropiación tácita del suelo que ocupa porque simplemente nadie que no esté autorizado por el dueño puede adentrarse en él. La irrupción del automovilismo como un fenómeno social urbano, transformará a la ciudad porque la llenará de calles pavimentadas que dejan de ser espacio público visible y disfrutable para convertirse en zona de paso, en escaparate de las diferencias socioeconómicas que no son tan apreciables dentro de las pocas acequias que quedan, ni al interior de los trenes eléctricos que se inauguran el 15 de enero de 1900. (31) He aquí la diferencia de la que hablábamos al exponer la necesidad de identificar a los vehículos de interés privado de aquellos que son de uso comunitario, pues la lucha por el espacio entre autos particulares y transporte colectivo cobró gran fuerza y requirió del arbitraje de las autoridades urbanas que optaron por beneficiar a aquellos que ocupaban más lugar aunque beneficiaran a un puñado de gente.

La espacialidad urbana concebida en dimensiones perceptuales distintas, sentaba las bases de lo que hoy es todavía un problema inatendido. La ciudad ha sido reordenada de una manera absurda porque quienes han tenido el poder de decisión han sido admiradores del automóvil-símbolo, de la promesa rodante del progreso y el desarrollo, y han aceptado las presiones de la industria transnacional. La Carta de Atenas aceptó su irremediable existencia como si se tratase de un ser viviente y se ocupó de darle cabida primordial en los proyectos urbanos. En México, los últimos cuarenta años han sido de una asombrosa reproducción del parque vehicular en detrimento del medio ambiente, de la calidad de vida de los habitantes y de las relaciones humanas que se generan bajo otra lógica desde entonces y cada vez peor. La Ciudad de México creció rápidamente y desbordó los límites del DF para invadir y conurbar municipios del Estado de México, y uno de los agentes que permitieron la expansión de esta macrópolis fue sin duda el auto como reductor,

en teoría, de distancias y de tiempos. Así, para el momento actual, la ciudad ha cambiado gran parte de su dinámica, de su simbolismo, de su espacialidad, y la mentalidad de los ciudadanos ha marchado hacia nuevos rumbos, hacia la fascinación por poseer más espacios y detentar cada vez más cosas materiales con qué llenarlos.



Distintos modos de traslado y distintas concepciones del espacio público. Al final se impuso una sobre la otra y los habitantes tuvieron que adecuarse. (Martha Fernández, Crónica gráfica de la C.de M. en el centenario de la independencia, p. 61, y Enrique Espinosa, Compendio cronológico 1521-1980, p.246)

10.- CONJUNCION DEL COMERCIO, DEL AUTOMOVIL Y DE OTRAS FORMAS DE APROPIACION DE ESPACIOS URBANOS.

Nuestros días son, efectivamente una búsqueda por la propiedad de los objetos y de los lugares. Supuestamente uno sale por la mañana de su domicilio y deja cerrada tras de sí la puerta que guarda el dominio de lo privado, pero al recorrer el territorio de lo público se va enfrentando a obstáculos que se desdican de tal categoría. Los autos, consumidores -según Bárbara Ward en un estudio hecho para Los Angeles- del 70 por ciento de los espacios urbanos, son un recordatorio constante de que lo público se limita a cerrados márgenes donde la gente apenas puede descansar sin el acoso constante de estos vehículos. Sobre el área vial de la Ciudad de México, las cifras revelan que ocupa 10 veces más espacio que el transporte colectivo. (32) Huyendo del coche podemos abordar, por ejemplo, el Metro, pero en él se nos plantea otro enorme enfrentamiento con la apropiación del espacio teóricamente común. Desde nuestra aproximación a cualquiera de las estaciones, emergen de los túneles y se sumergen con ellos, cientos, miles de puestos improvisados sobre la banqueta y sobre los andenes. Las voces de los vendedores ambulantes lo persiguen a uno mientras que sus mercancías lo atrapan en el momento menos pensado. Estos dos ámbitos privatizantes, el del auto particular y el del comercio ambulante, se intersecan en todas las esquinas para generar nuevas formas de apropiación del espacio que se derivan híbridamente de ambas. Y así sigue nuestro día: saliendo del Metro con suerte, es decir vivos, incólumes y sin artículos recién adquiridos, nos dirigimos a abordar una pesera que aguarda sobre un territorio expropiado a la nación para el beneficio de su Ruta. Las esquinas, los parques y camellones donde estos vehículos sientan su base, es otra muestra de que la calle de todos está cada vez más escasa. Las peseras han así obtenido de las calles su espacio vital para lucrar con la ciudadanía y a cambio han ofrecido a las instancias del gobierno capitalino su empuje político en favor del partido oficial, lo que nos permite intuir que detrás del espacio privado que de facto tienen las peseras en sus bases, está el espacio privado que de facto tienen los gobernantes de la ciudad sobre la ciudadanía a la que mandan.

Pero el paseo de la privatización cotidiana de los espacios no termina ahí, pues de la pesera nos podemos apeaar en alguna de esas colonias residenciales identificadas con la nueva burguesía, para comprobar que las calles de todos están cercadas, alambradas, bardeadas y protegidas por policías de una corporación privada que impiden el tránsito de peatones "ajenos" a la zona. Estas calles privadas que aparecen en el plano de la ciudad como vía pública, constituyen una flagrante violación a la Constitución, consentida por los protectores de la élite que pueden ser delegados políticos u otros personajes influyentes del gobierno capitalino o federal. La proliferación de estos pequeños feudos que benefician a unas cuantas familias, ha tenido lugar de manera alarmante, y amenaza con extender esta concepción de una ciudad-mosaico entre todos los habitantes. La ciudad desintegra sus espacios porque las actividades y las prácticas cotidianas

fragmentan su plano espacial hasta convertirlo en una colección de recuadros que justamente dan la impresión aérea de conformar un gran mosaico. Cansados, enojados por ver en las calles la evidencia de que esta ciudad ya no es de todos, nos decidimos a abordar finalmente un auto particular pensando ilusos que de manera automática uno se convierte en poseedor consumado de espacios. Si bien es cierto que adentro de un coche uno ya está más protegido y uno ya es dueño de hecho de un pedacito de ciudad, resulta falso que al volante estemos libres de respetar la jerarquía espacial de quienes tienen más poder. Para comenzar nos daremos cuenta de que las peseras siguen teniendo, contra nuestras vidas, derecho de paso, y que las calles privadas de "tránsito local", tampoco permiten el paso de vehículos que no pertenezcan a las familias nobles de tal o cual demarcación señalada por rejas y por una pluma levadiza que se cierra en el parabrisas del intruso. Al alejarnos y buscar estacionamiento en otro lado, caeremos en la cuenta que también el costado de las aceras tiene dueño y que el custodio correspondiente te renta por unos cuantos pesos de los nuevos, los ocho metros cuadrados que necesitas para dejar el vehículo. Esta es la intersección donde se juntan el comercio informal con el automóvil particular, pues la gran cantidad de ellos ha generado la venta de estacionamientos en los extremos del arroyo, así como el desfile de vendedores con público cautivo durante los altos de cada cruce. La economía informal de la que habla De Soto, encuentra todas sus formas de expresión en las calles de México, desde el comercio de los semifijos apostados por temporadas en una plaza o andén del Metro, hasta los itinerantes que dicho autor define como aquellos que siguen un recorrido determinado en busca de sus compradores. (33)

Pero la microfísica del poder no se detiene de ninguna forma ahí. Los espacios acaparados por las bases de los taxis colectivos, por los nuevos tianguis, por los vendedores semifijos de temporada navideña, por los cuidacoches y hasta por los limosneros de Catedral, son espacios siempre subarrendados que dependen de varias decisiones jerarquizadas previas a la del hombre que da la cara en la calle para negociar con el espacio. Arriba de ellos están las mafias que disponen de un poder espacial mucho mayor y que delegan su trabajo en los peones más bajos de aquel ejército de privatizadores. Esas mafias han cobrado al cobijo de las autoridades tanto poder, que ahora gozan de la facultad para negociar a su vez con ellas, tal y como en diciembre de cada año lo hacen los líderes del ambulante para dividirse las banquetas que luego pondrán a la renta a sus agremiados.

LA FIESTA Y LA CASCARITA.

Estos usos privatizantes del espacio público de ningún modo deben ser confundidos con otro tipo de ocupación que aparece cuando toda una comunidad barrial o simplemente vecinal acuerda detener el tránsito vehicular y cercar unas calles para celebrar, por ejemplo, un festejo de interés comunitario. Las fiestas de

barrio, las posadas en las que una cuerda de poste a poste atraviesa la calle para colgar la piñata, los bailes cuya pista se delimita sobre el asfalto con serpentinas de colores, son la toma del espacio con fines colectivos; ciertamente son eventos excluyentes, pero su significado, valga la paradoja, es territorialmente integrador, aglutinador de gente y difusor de un rito cultural, compartidor de una alegría, invitador. Los excluidos resultan ser casi siempre los automovilistas que deseaban circular por la vialidad cortada. Muchas de estas celebraciones festivas gozan de un arraigo popular que no deja lugar a dudas sobre la conveniencia de cerrar una calle o un estacionamiento. Las fiestas religiosas de los barrios más antiguos que antes constituían pueblos distantes de México (San Angel, Coyoacán, Tlalpan, Azcapotzalco, Contreras), son buenos ejemplos, pero también están las efemérides seculares como "El Grito" o el desfile del 20 de noviembre que empezó a celebrarse por gusto aunque ahora los burócratas sean conminados a marchar vestidos de deportistas.

En los tiempos en que las élites identificadas ellas mismas con Europa y los Estados Unidos salían a divertirse en la calle, a pasear por los paseos arbolados, también había espacios públicos destinados para ello, sólo que se trataba de espacios más exclusivos que a los que nos referimos. Los famosos Tivolis eran parques de recreo en los que se servían banquetes y se tocaba música de acuerdo a la ocasión. Con su singular prosa romántica Artemio de Valle-Arizpe recuenta algunas de estas festividades. (34) Muy diferentes eran las fiestas del pueblo que, aunque religiosas, cargaban en ellas una fuerte dosis de tradición prehispánica, o para suavizar la afirmación, de sincretismo.

Hoy en día la ocupación de la calle es casi siempre popular. Dueños efímeros de ella se hacen, no nada más los convidados a las fiestas sino también quienes toman la calle para debatir como en los tiempos de la plaza pública griega, para quejarse, para gritar, para interrumpir el tránsito y hacerse oír como víctimas de alguna de las injusticias de nuestro tiempo. Sindicatos, estudiantes, partidos políticos, campesinos, comuneros y toda suerte de trabajadores salen a la calle para protestar. La calle en ese momento es sumamente popular y por ello su ocupación no es apropiación, pues sus fines son radicalmente diferentes a los de las mafias que manipulan vendedores o a los de los propios automovilistas simplemente porque estamos hablando de las amplias mayorías, aquellas que en su esfuerzo conjunto construyen la riqueza económica del país. Por cierto vale recordar que las manifestaciones de grupos identificados con las élites (el PAN o Pro-vida, por ejemplo) se hacen con caravanas de coches sonando el claxon. Los automovilistas son los privilegiados que buscan conservar sus privilegios de paso y circulación y se sienten afectados cuando un grupo de muchachos que utilizan la superficie lisa de una calle para organizar un partido informal de fútbol, ubica sus porterías con piedras a media calle. En este caso, como en el de los desempleados que se manifiestan o los vecinos que organizan una tocada, el móvil es una injusticia social que los

priva de tener, en su respectivo caso, un área deportiva, una seguridad laboral o un salón de baile.

Lo hasta aquí descrito parece fundamental para hacer la reconstrucción de la historia de la Ciudad de México. Si hemos intentado aproximarnos teórica y metodológicamente a su historia, debemos entonces tomar nota de que en la espacialidad están escritos los pasos del proceso que ha llevado a construir y delimitar la urbe en áreas de influencia, en feudos, en cotos de poder espacial. Al hablar de la memoria de los espacios no nos referimos sólo a los recuerdos que cierta disposición de objetos y de espacios trae a un grupo socioeconómico, sino a las huellas que quedan en el orden espacial y que pueden ser desentrañadas por el historiador, por el geógrafo, como quien desentraña paleográficamente un manuscrito.

11.- LA VIDA EN LAS CALLES Y EL FIN DE LOS ESPACIOS ABIERTOS.

Recordemos la secuencia histórica descrita hasta el momento y también el esquema de la visión occidental de la historia. El proceso mediante el cual llegamos los habitantes de las ciudades occidentales a desear la posesión de bienes materiales es el mismo proceso que nos ha permitido definir la libertad como la posibilidad de poseer y de decidir sobre lo que "es nuestro". Igualmente nos hemos formado, a partir de esa ideología dominante, el derecho de defender lo que poseemos a la vez que hemos formado una serie de fantasmas que atentan contra esa libertad y esa propiedad. Para el ciudadano común, siempre hay alguien que quiere robarle, siempre hay alguno que quiere aprovecharse de sus cosas y sus espacios, siempre hay una amenaza cernida sobre su exclusividad y su derecho de vivir aislado y "tranquilo". Occidente es enemigo de lo colectivo, de lo común, de lo compartido; prefiere los límites precisos, las clasificaciones, las demarcaciones y los deslindes, porque el carácter individual de sus habitantes es otra de sus conquistas. Lo colectivo se asocia con lo corriente, con lo bajo, con lo promiscuo, con lo inferior y con lo atrasado. Por eso, la ciudad occidental es promotora de la fragmentación territorial, del uso del automóvil como un elemento dispersor, de la implantación de fronteras en cada calle, de la legislación que permita apropiarse de espacios. Esta misma tendencia privatizadora apunta a la modificación de los espacios físicos para hacerlos un reflejo de las aspiraciones generales de la gente. Al bardeado de calles y el enrejado de jardines sigue una actitud de interiorización social. Las actividades empiezan a hacerse al interior de las construcciones y la vida pública adquiere la misma connotación que los espacios abiertos: se vuelven bajos, despreciables. Una vez cerrados, fomentan otro tipo de mentalidad en la gente para hacer personas más identificadas con la vida interior y anónima que después pugnarán por la promoción de una espacialidad que se dirija a privatizar e interiorizar toda actividad humana.

Cuando nos hemos referido a los asuntos del transporte o a los del comercio, hemos situado nuestros antecedentes históricos

directos en el siglo pasado porque es ahí donde encontramos el arranque materializado de las tendencias que nos ayudan a comprender la situación presente de dichas actividades, aunque esto no nos impida hablar de algunas partes previas incluso a la conquista de México. Sin embargo, al hablar de la vida en las calles, de las diversiones, de los paseos, de los significados no necesariamente vinculados a las actividades mercantiles o del transporte, sí nos podemos ir un poco más lejos pensando en que el marco positivista y liberal que hemos usado para los demás temas, no esclarece del todo la espacialidad de estas actividades. En este sentido vale hablar de la investigación realizada por Juan Pedro Viqueira para dilucidar sobre las diversiones públicas y la vida social en el siglo XVIII, pues también se ocupa del orden urbano de los espacios en consecuencia con las prácticas sociales dominantes y deseadas por la oligarquía.

"Para llevar a cabo su ideal urbanístico, los gobiernos ilustrados emprendieron, durante la segunda mitad del siglo XVIII, múltiples obras encaminadas a modernizar la ciudad de México, mejorar su limpieza, embellecerla, racionalizarla. Estas obras no eran sino una faceta de la lucha por las calles, que se libró este siglo entre el Estado y las clases altas por un lado y el pueblo por el otro. Para las autoridades y para la élite, las calles debían dejar de ser un territorio dominado, de hecho, por las clases populares y por sus actividades, para volverse un vistoso decorado arreglado conforme a las leyes de la belleza, de la higiene, de la seguridad, de la eficiencia y de la razón". (35)

Esta lucha espacial histórica entre el pueblo y las élites, entra a una nueva etapa en el siglo de las luces al tomar la ofensiva la oligarquía y dejar planteadas las bases para los siglos siguientes. Desde entonces se impondrá un sistemático carácter marginador en las medidas y reformas urbanas encaminadas éstas, a dar poder territorial a esas élites y en someter más claramente a las mayorías. Las medidas, consistentes en una redistribución de los cuarteles y unidades administrativas menores, según Viqueira alimentan la obsesión de los gobernantes por mantener el control de la población y obedecen a una nueva concepción del espacio que hasta entonces no existía: el espacio no es ya una creación social sino que preexiste ante la sociedad. No son los hombres y sus actividades los que hacen el espacio, sino que éstos tan sólo se ubican en él. (36) Así, a decir de Viqueira, la concepción defendida por nuestra tesis de que los espacios sí son un producto social, es anterior al siglo XVIII, durante el cual aparece esa otra concepción protocientífica, típicamente racionalista que lo toma como un escenario pasivo y divisible con ayuda de las coordenadas cartesianas que, por cierto, querían aplicar para administrar el territorio urbano. (37) Estas concepciones aconsejaban al gobierno dar un lugar preciso a cada grupo socioeconómico y dejar, dentro de la traza urbana, a los criollos y españoles, mientras que los indios debían acercarse en los pueblos de los alrededores. Esta práctica de la diferenciación espacial, ya lo dijimos, no es del siglo XVIII,

sino desde el XVI.

El siglo XIX amaneció con luz artificial en la Ciudad de México gracias a esta misma mentalidad persecutoria que se disgustaba por la vida relajada de los sectores amplios, y que, para evitarla durante las noches, había ordenado la instalación de 1000 faroles de aceite, con lo que "borrachos y juerguistas, enamorados clandestinos y ladrones perdieron el dominio nocturno de las calles y tuvieron que buscar nuevos refugios". Todavía a finales del XVIII, la reordenación urbana inspirada, no en el liberalismo ni en el positivismo como más tarde, sino en la ilustración y su búsqueda racional, fomentaron la cancelación de algunas acequias que, repetimos, les eran de mal gusto, clausuraron muchas pulquerías, prohibieron que los muchachos jugaran en la vía pública y reubicaron puestos de comida y mercancías de los vendedores semifijos de aquel entonces. El artífice de todo ello fue el conde Revillagigedo, entonces Virrey de la Nueva España. (38)

"En vísperas del inicio de las guerras de independencia, la ciudad de México [ya limpia, ordenada, embellecida, alumbrada] se había transformado en un territorio dominado por los poderes. El estado y la élite habían ganado -dentro de la traza urbana- la lucha por las calles". (39) Desde luego que el poder territorial manifestado al comenzar el siglo pasado no iba a durar por siempre, a pesar de que en lo básico, la situación de lo que hoy llamamos el Centro Histórico, se mantendría, como veremos en la tercera parte, ordenada desde una concepción espacial europeizada. Y si la traza se mantuvo, no así la vida en las calles, que durante todo el siglo XIX, según asegura Claude Bataillon, observó un éxodo de las élites hacia afuera del primer cuadro y una inmigración de familias populares para hacer de las casas y edificios enormes y bien pobladas vecindades. Quizá con un dejo de romanticismo por la urbanización que desprecia las escalas espaciales de la gente y que concibe una ciudad a priori, basada en la idea de que el espacio es pasivo y de que la población no interviene en su estructuración. Los proyectos de aménagement como el diseñado para el Centro Histórico en el que se incluye el complejo Urbano Alameda del que ya hablamos en la primera parte, son muestra de esta mentalidad ilustrada que pretende darle a cada cosa un lugar racional, a cada clase social una actividad y un hábitat, y a la traza de la ciudad un sentido funcional acorde con la política económica de moda. (40)

LA CIUDAD INTERIOR.

Mientras las élites recobran el poder espacial para disponer del territorio urbano, las clases medias se deslumbran por esta reordenación cuyo discurso es aparentemente innovador pero cuya práctica, ya vimos, es bastante vieja. Los espacios se están haciendo expulsivos al dar a cada quien un lugar para residir y para pasar el rato, al tiempo que la enajenación propia de nuestra época mantiene inalterado el orden de las cosas; lo mejor para el statu quo es entonces que nadie se mueva. Que todos se

queden en sus casas o en sus "zonas", para hablar con los términos de la Carta de Atenas.

Desde hace unos años, la interiorización de las actividades públicas ha cobrado tonos alarmantes gracias a la tecnologización de la vida cotidiana. El placer del cine y las palomitas ha cedido el paso a la aplanadora del video en casa mientras que los nuevos niños prefieren jugar Nintendo frente a su televisor que ensuciarse las manos cascando canicas en el parque. Las clases medias que gozaban del flirteo en las calles de la Zona Rosa, han ido a parar al interior de las discotecas donde, al igual que en el acto de ver las telenovelas, son manipulados para bailar, oír, llorar, cantar, amar, odiar, patear y pagar hasta extremos que con frecuencia nos hacen pensar de nuevo en el mundo feliz de Aldous Huxley. Las tarjetas de crédito y los supermercados han deshumanizado y sustituido a la miscelánea de la esquina y al mercado del barrio, y se amenaza con universalizar la compra vía telefónica para que nadie salga de su refugio a tener desagradables contactos con otros humanos. "No hagan olas", parece ser el mensaje de nuestras autoridades económicas y políticas. El tranvía desapareció para abrir los ejes viales que permiten el paso vertiginoso de ciudadanos encapsulados que no pueden ser vistos gracias al caparazón de metal y vidrio que los protege de la presencia del prójimo, con más suerte si el prójimo es más pobre y "feo". Esta tendencia de privatizar de manera única el transporte, afortunadamente fracasó, y es que en verdad no tenía posibilidades de sobrevivir en una ciudad donde el 85 por ciento de la gente carece de automóvil. No obstante, cada vez mayor es el porcentaje poblacional que acepta los viejos postulados de Occidente para individualizar e interiorizar la vida de la ciudad, y si no es posible tener un auto, por lo menos lo será durante los programas de televisión que nos ofrecen la opción de soñar y de vernos en el espejo de la pantalla como atrevidos gringos que resuelven cualquier tipo de enigma.

Por otra parte, mientras la versión más difundida nos advierte que la calle es de suyo peligrosa (41), los urbanistas modernos se dan vuelo haciéndole modificaciones a la traza urbana y alterando con ello la vida de la ciudad. El pueblo ya no protesta porque lo han aterrado, porque le han metido la idea de que la calle es de paso y que uno debe quedarse en el hogar; basta recordar los insistentes anuncios de los medios masivos de comunicación durante los últimos diez días de septiembre de 1985 cuando no querían a la gente en la calle porque por una vez la calle había sido tomada por la gente y el gobierno de la ciudad dependía de ella, no de los tecnócratas asustados. Cuando han pasado unos años y la ciudad ha vuelto a ser usurpada por sus administradores, las modificaciones espaciales han roto con importantes segmentos de la memoria colectiva. Seguir los pasos del Bronx y acabar con la vida de barrio y con la historia más valiosa de la ciudad, ha sido la finalidad inconsciente de la tecnocracia modernizadora. Pero de lo rescatado por el poder popular entre 1985 y 1988, está la valentía de salir a la calle y de gritar y bailar sin miedo. La nuestra es una ciudad donde se verifican más de 4 mil marchas de protesta al año, un promedio de

once por día (42), lo que llevó al Jefe del Departamento del DF en agosto de 1992 a cuestionarse si cabría la posibilidad de reglamentar el uso de las calles para marchas y manifestaciones en espacios restringidos.(43) Es una ciudad viva que se rehusa a olvidar lo que sus espacios destruidos ya no recuerdan, es una ciudad histórica en todas las acepciones del término, es, más que aquellas urbes de los países industrializados, una ciudad desgarradoramente humana.

No HAS Hojas
64, 65, 66.

REFERENCIAS

- (1) Mario Benedetti. Geografías, editorial Nueva Imagen, 1984.
- (2) Luis Pericot. La humanidad prehistórica, p.88
- (3) Sonia Lombardo, "El Códice Xólotl. Fundación de México-Tenochtitlan", en Atlas de la Ciudad de México. pp.45-47.
- (4) idem
- (5) Salvador Novo, México, imagen de una ciudad. p.11
- (6) Alfonso González Martínez, "La salvación de las aguas", en México Indígena, abril de 1991, p.46.
- (7) La capacidad de carga es el índice máximo que tiene una delimitación geográfica (en este caso el valle) para producir alimentos y con ello satisfacer las necesidades de los residentes dentro de dicha demarcación. Suele decirse que la capacidad de carga del valle de México era inferior a la de la población y por eso se traían alimentos de los valles vecinos de Toluca, Puebla-Tlaxcala y Teotihuacan, sometidos al dominio de los mexicas. Para este concepto, ver: Pablo Escalante, México Antiguo SUAFYL, México, 1988.
- (8) Juan de Torquemada, citado por Manuel Orozco y Berra, Historia de la ciudad de México pp.40-43.
- (9) Francisco de la Maza, La ciudad de México en el siglo XVII, p.18.
- (10) Manuel Orozco y Berra, op. cit. p.101.
- (11) Luis González Obregón, Las calles de México, pp.163-186. Para profundizar en el conocimiento sobre la historia del mercado del Volador, ver: María Rebeca Yoma M. y Luis Alberto Martos L. Los mercados en la historia de la ciudad de México. El Volador y La Merced, CNCA, 1990.
- (12) Torcuato Luca de Tena, La ciudad de México en tiempos de Maximiliano, p.92
- (13) cfr. "Fluxe, espace, société", en Espaces et sociétés, revue critique internationale de l'aménagement de l'architecture et de l'urbanisation, n.43, Juillet-décembre, 1983.
- (14) Manuel Cazadero. Desarrollo, crisis e ideología en la formación del capitalismo. pp.42-43.
- (15) Michel Foucault. "Preguntas a Michel Foucault sobre la geografía", en Microfísica del poder, pp.116-117.
- (16) Carmen Yuste, Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII, p.12.
- (17) Hernando de Soto, El otro sendero, la revolución informal.
- (18) Jorge Legorreta, transporte y contaminación en la ciudad de México, pp.24-26
- (19) Como visión alternativa a la problemática urbana de Lima, ver los proyectos y propuestas de Augusto Ortiz de Zevallos en el Plan del centro de Lima, editado por la municipalidad de Lima, Perú, 1990.
- (20) Antonio Zúñiga, en La Jornada, 8 de diciembre de 1990, p.20
- (21) Alonso Urrutia, en La Jornada, 4 de agosto de 1992, p.48
- (22) Federico Fernández, Las modernas ruedas de la destrucción. El automóvil en la Ciudad de México. Ediciones El Caballito, 1992

- (23) Enciclopedia de México, p.7822
- (24) Luca de Tena, op. cit. p.87
- (25) Jorge Gurria Lacroix, El desagüe del valle de México durante la época novohispana, UNAM, 1978.
- (26) Ernesto Lemoine Villicaña, El desagüe del valle de México durante la época independiente, UNAM, 1978.
- (27) cfr. Josefina García y José Rubén Romero Galván, México Tenochtitlan y su problemática lacustre, UNAM, 1978.
- (28) Manuel Vidrio. Atlas de la Ciudad de México, p.69
- (29) Para leer opiniones sobre la escala a la que diseña un escultor urbanista, ver el reportaje en la revista Macrópolis, 13 de agosto de 1992, pp.14-31.
- (30) cfr. Federico Fernández Christlieb, "La otra conquista", en Las modernas ruedas de la destrucción, pp.32-38.
- (31) Gustavo Casasola Seis siglos de historia gráfica de México. p.1283.
- (32) Jorge Legorreta. Transporte y contaminación en la Ciudad de México, p.40
- (33) Hernando de Soto, op.cit., p.67
- (34) Artemio de Valle-Arizpe. Por la vieja calzada de Tlacopan, pp.234 y 235.
- (35) Juan Pedro Viqueira. ¿Relajados o Reprimidos?, p.232
- (36) ibidem, p.235
- (37) Para una explicación más amplia sobre la idea de que los espacios se construyen social y culturalmente, ver: Henri Lefebvre La production de l'espace, éditions anthropos, 1986.
- (38) Juan Pedro Viqueira op. cit., pp. 237-238.
- (39) ibidem, pp.240-241.
- (40) Para mayor información sobre las particularidades del proyecto Alameda, ver "Proyecto Alameda, modernización estilo neoyorkino", en Ecológicas, revista del INAINE. mayo-junio de 1992.
- (41) Un estudio realizado por la revista Macrópolis n.1, 12 de marzo de 1992, p.18 reveló que el 77 por ciento de los encuestados considera que "la ciudad es violenta".
- (42) Rafaél Pérez y Mendoza, El Nacional, 12 de julio de 1992, p.29
- (43) Una interesante opinión sobre la ilegalidad de concretar un reglamento contra las manifestaciones en el DF, es expresada por Nestor de Buen, "La propiedad de la calle", en La Jornada, 30 de agosto de 1992, p.7.

**AÑOS,
GENTE,
SÍMBOLOS
Y ESPACIO PÚBLICO.**

3

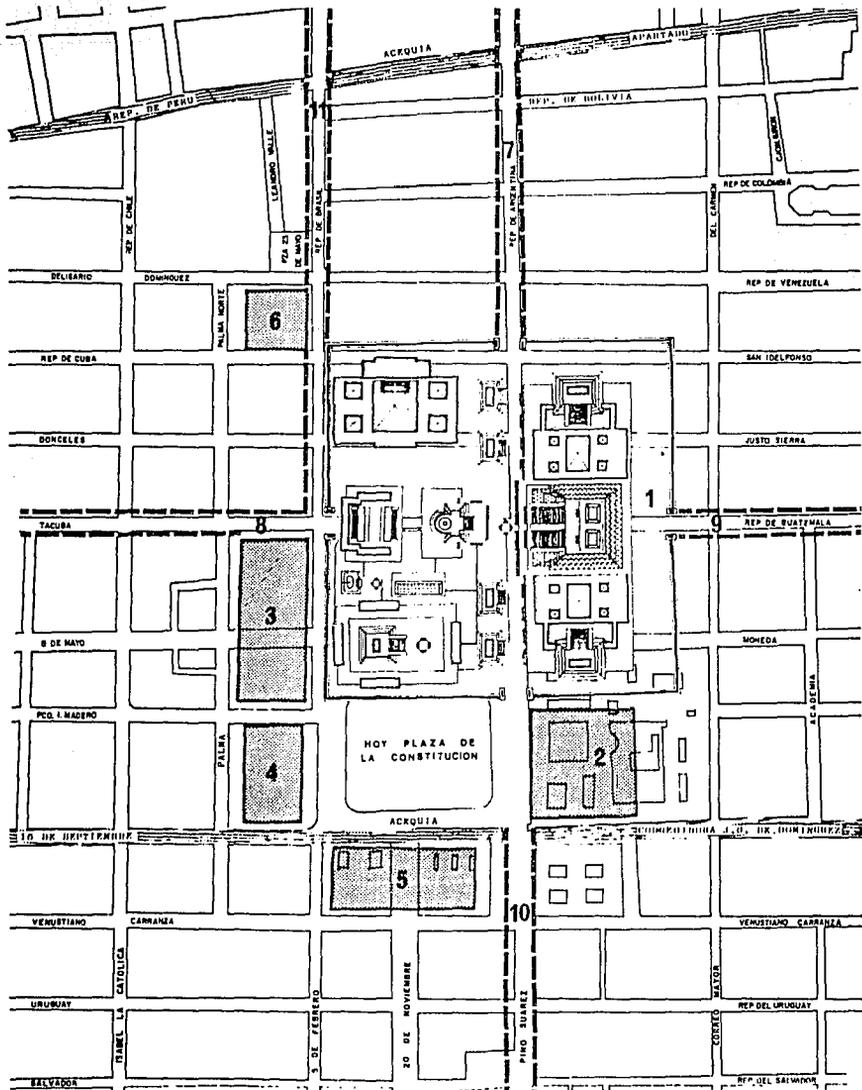
tercera parte

**PASEOS POR LA CIUDAD,
PASEOS POR EL TIEMPO.
SÍMBOLOS, TRAZA Y EJEMPLOS EN LA
CIUDAD DE MÉXICO**

PASEOS POR LA CIUDAD, PASEOS POR EL TIEMPO.
SÍMBOLOS, TRAZA Y EJEMPLOS EN LA CIUDAD DE MEXICO.

12.- LA TRAZA URBANA.

La traza urbana puede ser estudiada como una radiografía de la mentalidad del pueblo que la ha construido y que la habita, o cuando menos, de la mentalidad de quienes, en el caso de las ciudades ex nihilo o de las villas coloniales, la proyectaron y la hicieron ejecutar. Islamabad o Brasilia, como vimos en la primera parte, recogen todavía el espíritu de la Carta de Atenas con supuestas modificaciones que la adecuaron a países del llamado Tercer Mundo. Su traza fue concebida por una exquisita élite de arquitectos y urbanistas ilustrados quienes como resultado obtuvieron una espacialidad que riñe con las características perceptuales y culturales de los que serían sus habitantes. Por el contrario, la espacialidad no supeditada a concepciones a priori sino desarrollada al propio ritmo de los habitantes y de acuerdo a la evolución particular de su cultura, genera espacios armónicos y congruentes con su cosmovisión y sus prácticas sociales, lo cual no quiere decir que dicha armonía no pueda reflejar también un orden jerarquizado o una espacialidad clasista; simplemente pueden presumir de una evolución urbana no violentada por elementos externos a su identidad cultural. Quizá los desajustes más visibles se den en los espacios urbanos modificados por una intervención militar cuyo desenlace es el sometimiento de la cultura vernácula a un nuevo orden cultural extranjero. En tal caso es necesario profundizar en el análisis de esa ruptura y confrontación para determinar si efectivamente las modificaciones son completamente extrañas a la lógica espacial que prevalecía hasta antes del contacto. Las sucesivas influencias de Europa y Norteamérica en el desarrollo urbano de la Ciudad de México, nos hacen encontrar claramente estas formas de intervención que a veces ilustran la ruptura y a veces cierta continuidad, pero sería difícil decirlo para todos los demás ejemplos que registra la historia sobre invasiones y sumisiones de un pueblo por otro. Como muestras de esta evolución urbana espacialmente congruente, tenemos sin duda a muchos de los asentamientos en territorios no occidentalizados, como serían los pueblos prehispánicos de mesoamérica.



(Enrique Espinosa, Ciudad de México, compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980, p.6)

UBICACION DE LOS PRINCIPALES EDIFICIOS Y CALZADAS DEL CENTRO DE TENOCHTITLAN EN UN PLANO DE LA CIUDAD DE MEXICO.

1. EL CENTRO CEREMONIAL DE LOS AZTECAS (SEGUN MARQUINA 1961).
2. PALACIO NUEVO DE MOCTEZUMA;
3. PALACIO DE AXAYACATL;
4. PALACIO DE CIHUACOATL;
5. CASAS DE LOS NOBLES;
6. CASA DE CUAUHTEMOC;
7. CALZADA A TEPEYAC;
8. CALZADA A TLACOPAN;
9. AL EMBARCADERO DE TEXCOCO;
10. CALZADA A IZTAPALAPA;
11. CALZADA A TLALTELOLCO.

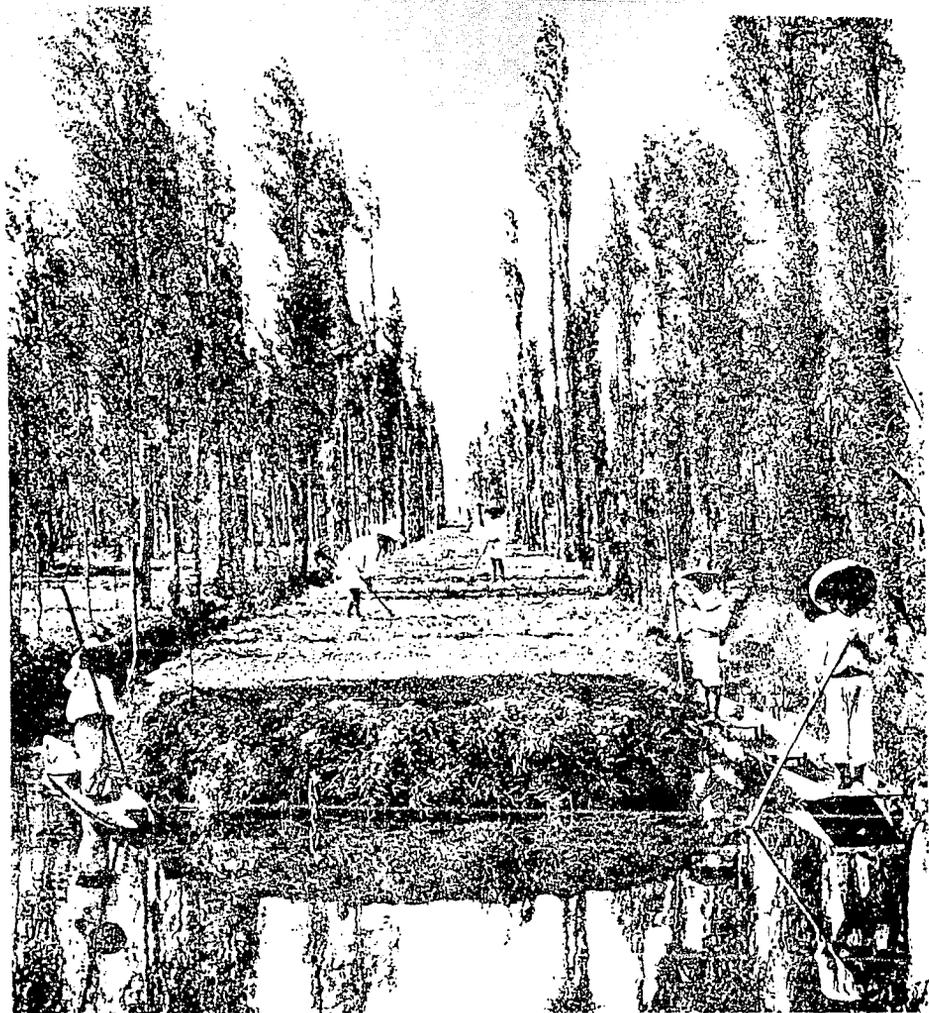
El cronista Alvarado Tezozómoc (c.1520-c.1610) escribió en su momento un intento de imaginar lo que Huitzilopochtli le dijo a su pueblo para animarlos a fundar la ciudad de Tenochtitlan: "Estableceos, haced partición, fundad señorios, por los cuatro rumbos del universo..." Miguel León Portilla interpreta este fragmento como "un apuntamiento a lo que llegaría a ser el poderío de los mexicas. En un sentido más inmediato señalaba [Huitzilopochtli] el modo como debía distribuirse el poblado en cuatro sectores originales, a manera de los cuadrantes cósmicos representados en los códices." (1) La concepción del universo según los mexicas tenía cuatro rumbos identificados cada uno con un color: negro, rojo, azul y blanco. Si Tenochtitlan estaba destinado por designio divino a ser el "ombligo" de ese universo, su orden tenía que corresponderse con el del cosmos, y su traza podía hacerse a partir de los cuatro rumbos, cada uno de los cuales agruparía un barrio, un cuadrante, un huey calpulli, formado a su vez por varios calpullis.

Otros cronistas como el propio Bernal Díaz del Castillo, se maravillaron por la precisión geométrica de las principales calzadas que conducían a Tenochtitlan y, si bien bajo otra mentalidad y con otros motivos, los españoles respetaron algunas partes de la traza original cuando reordenaron los espacios urbanos para levantar sobre las ruinas prehispánicas la capital de la Nueva España.

"Una descripción a manera de bosquejo nos presenta a la Ciudad en un esquema central cuyo núcleo era el templo mayor. De él partían, con simetría radial y hacia los cuatro puntos cardinales, las principales calzadas que delimitaban los cuatro huey calpulli [...] Las calles seguían la orientación impuesta por las calzadas, así que formaban una retícula con líneas de norte a sur y de este a oeste". (2)

Esta descripción realizada por Sonia Lombardo termina diciendo que las acequias y canales, las chinampas y el carácter insular de Tenochtitlan, no cooperaban a la simetría de la retícula, y que por lo tanto ésta era en muchos de los tramos bastante irregular. Así pues, la traza de Tenochtitlan queda condicionada por el relieve, por las necesidades de agua (canales) y de agricultura (chinampas) construidas por los mexicas, y sobre todo por la mentalidad mágico-religiosa que se guiaba por el orden de su propia cosmovisión.

El mejor plano original que tenemos de Tenochtitlan puesto en nuestro actual lenguaje urbanístico y cartográfico, es el atribuido a Hernán Cortés, ya que -por ejemplo- el correspondiente al Códice Mendocino es una representación basada en un orden conceptual que nos es ajeno pese a las interpretaciones que de él se hayan intentado hacer. La traza española de la Ciudad de México se ve en parte obligada a seguir las líneas fundamentales de Tenochtitlan por razones prácticas. Don Manuel Orozco y Berra nos dice:



Las chinampas se han seguido usando hasta nuestros días, aunque cada vez se urbanizan más y cada vez más los canales son tapados para convertirse en calles. Su permanencia o destrucción depende de una lucha desigual entre concepciones espaciales. (Martha Fernández, Crónica gráfica de la C.de M. en el centenario de su independencia, p61)



El siglo XX empieza a navegar con un Xochimilco no muy diferente al de siglos atrás. Los xochimilcas y demás agricultores chinampero se servirán de canales como el de la Viga para abastecer a México. (Arriba, La Viga, abajo Xochimilco, en Fernando Benítez, Historia de la C.de. M. tomos 6 y 7)

"la traza [española] quedó formada con el mayor concierto, por las calles que iban de norte a sur y de este a oeste, cortándose en ángulos rectos y dejando las manzanas en formas de rectángulos. Cada una de estas se subdividió en solares, de los cuales se le dio uno a cada quien que quiso avvecindarse, y dos a cada conquistador".(3)

Los templos fueron destruidos y tapados junto con las demás construcciones hasta la medida de lo posible, pero las acequias, las calzadas y la traza reticular permanecieron. Tal vez también esto coadyuvó a que muchas de las prácticas prehispánicas perduraran aun en tiempos de la colonia, como aquella de abastecer los mercados desde las chinampas del sur de los lagos.

Cuando Cortés decidió refundar México sobre los mismos islotes, no sólo ratificó el simbolismo de su triunfo dándole a los pueblos tributarios un mensaje tácito, sino que además militarmente impidió una reorganización de los mexicas que hubieran podido intentar la reocupación de sus propios espacios. Como dijimos en la primera parte, a pesar de la guerra y la destrucción, a pesar de las epidemias y del sometimiento, la vinculación espacio-sociedad no se rompió del todo y la percepción de signos comunes a los habitantes ayudó a conservar la memoria colectiva. La percepción espacial fue evolucionando hasta fundirse mediante el sincretismo y el mestizaje que, si bien palpaban la transformación paulatina de sus signos y sus espacios, también habían mantenido la traza original y el orden geométrico del cosmos.

RASTROS DE SU HISTORIA.

Además de hablar de la cultura, la traza de una ciudad habla de su historia. Las calles orientadas caprichosamente y encerradas con una enorme muralla nos remiten al medioevo europeo que permitirá después una expansión hacia las afueras de los burgos para reordenar la ciudad de acuerdo a las necesidades del capitalismo naciente. El establecimiento de ferias y mercados y los cambios en el uso del suelo rompen el orden feudal para el cual la posesión de tierras era sinónimo de poder y riqueza. El espacio se había ordenado hasta entonces bajo esta jerarquía, misma que cambió cuando se sistematiza el uso del dinero con un sentido financiero y capitalista, y cuando los bienes materiales y otras expresiones del poder no necesariamente vinculadas a la territorialidad, aparecen como ordenadores de la dinámica urbana. Además, cuando se trata de una ciudad occidental precapitalista o ya capitalista, cada tipo de traza nos habla también de "necesidades" en la lógica interna de la urbe. Flujos de mercancías y de compradores empujan para hacerse de un espacio que consideran vital. Algo hubo en la percepción histórica de los conquistadores que les permitió asumir la ortogonalidad de la traza de Tenochtitlan y continuar construyendo en ese orden. Lo curioso es que sin duda el damero mexicana, el damero europeo y más tarde el damero norteamericano (los tres tipos principales de

traza que reconocemos en nuestra ciudad), obedecen a tres concepciones completamente distintas y a tres historias que sólo se han tocado hasta fechas bastante recientes.

La retícula española impuesta en las ciudades coloniales, goza de una "plaza mayor", surgida en las épocas de Felipe II a finales del siglo XVI. "Sus precedentes se pierden en las innumerables plazas medievales de espacio cerrado" construidas en el centro de Europa. (4) Espectáculos, festejos y acontecimientos públicos se verificaban en ellas y hay quien dice que en medio del entramado irregular de las calles, la plaza cerrada es un recuerdo de la influencia árabe de los patios interiores. Sin ser completamente cerrada, la plaza de las ciudades de América colonial establece, de entrada, un centro perceptual cuyos signos están bastante claros: el poder religioso (templos, catedral), el poder político (ayuntamiento, audiencia, palacio) y el poder económico (comercios, mercado) se poseionan de los costados. Así fueron trazadas Lima, Panamá, La Habana, Guadalajara y Guatemala, por mencionar algunas. (5) En las leyes de indias de 1573 emitidas por el mismo Felipe II, se decide que los trazos de las ciudades fundadas y refundadas obedezcan a una cuadrícula delineada "a cordel y regla" partiendo de la plaza mayor y formando solares, plazas y calles que hacia las afueras permitieran la futura expansión para acoger el crecimiento poblacional. Todo lo anterior es un producto del renacimiento europeo y se deja guiar tímidamente por un espíritu, digamos, práctico. (6) Dicho plano facilitaba además la defensa de la ciudad y permitía la vigilancia desde la sede de los poderes. La cuadrícula se continuó trazando por siglos al encontrarse en ella las bondades de la eficacia en un mundo entrado poco a poco en el capitalismo.

Esta reticularidad con la que los españoles refundaron también México, fue tiempo después compatible geoméricamente con la cuadrícula de las ciudades estadounidenses que pasaron a ser el modelo del urbanismo mexicano a mediados del siglo XX. Washington, Chicago, Nueva York y Los Angeles, han sido trazadas de ese modo para optimizar el espacio, especular con él y racionalizar su aprovechamiento y el de las vías de acceso, aparte quizá de las causas que una mentalidad mercantilista tuvo para trazar así calles y manzanas tediosamente similares; esa visión capitalista sugirió para Brasilia -aunque con ciertas diferencias- también una retícula. Bien diferentes son pues, las culturas expresadas a través de una traza urbana aparentemente igual. El caso de la vieja Mileto, mencionada en la primera parte de este trabajo, "es una composición arquitectónica muy sabia y contrastada, en la que las plazas se encadenan con sutil lógica rompiendo la monotonía de la cuadrícula". (7) Para los griegos las ciudades se componían de espacios para la vida, para las actividades públicas, para las discusiones en la plaza y en el "centro cívico", compuesto por un mercado, el ágora y demás edificios públicos donde los griegos se encontraban e interactuaban. Por el contrario la calle norteamericana es un espacio para ser transitado, no para permanecer. Con razón dice Fernando Chueca que los Estados Unidos, con su vida archiurbanizada, son "una civilización sin ciudades".

Por desgracia el modelo que se ha venido imponiendo no sólo en las nuevas y viejas ciudades que se renuevan de Latinoamérica sino en gran parte del mundo, es este modelo eficientista con el que se pretende aprovechar hasta la última esquina por encima de la estética y los simbolismos. Esa es la imagen de la ciudad moderna, los logros de la Carta de Atenas, el mundo de la autopista, la antiescala que rompe la integración y deshumaniza.

"Lo que caracteriza a la ciudad contemporánea -continúa Chueca- es precisamente eso, su desintegración. No es una ciudad pública a la manera clásica, no es una ciudad campesina y doméstica, no es una ciudad integrada por una fuerza espiritual. Es una ciudad fragmentaria, caótica, dispersa, a la que le falta la figura propia [y en la que] el hombre, en su jornada diaria, sufre tan contradictorios estímulos que él mismo, a semejanza de la ciudad que habita, acaba por encontrarse totalmente desintegrado".(8)

XOCHIMILCO HOY.

Diametralmente opuesta a la ciudad desintegradora moderna, se encuentra el caso del último reducto agrícola-chinampero enclavado en plena metrópoli y envuelto casi completamente por ella, pero no asimilado. La traza urbana de Xochimilco es una traza originalmente rural y originalmente canalera que en el presente muestra las huellas de una espacialidad histórica que fue sustituyendo hasta ciertos límites lo lacustre por lo terrestre. Partes de la cultura xochimilca se resisten a perder sus actividades y su tierra ganada al lago hace cientos de años. "Hoy en día subsisten ahí unas 10 mil familias campesinas-urbanas, productoras de plantas de flor, ornato y hortaliza para la venta en la ciudad de México y otras partes del país; son productores de maíz que autoconsumen a lo largo del año, y generan un inmenso complejo de servicios turísticos".(9) En esas familias y en esos veinte kilómetros cuadrados de chinampas y canales está depositada la memoria espacial más antigua de la ciudad de México. La modernidad del automóvil y del supermercado, las avenidas pavimentadas y los rascacielos han podido con todo menos con Xochimilco y algunos de los alrededores que conforman una unidad cultural que, según Alfonso González, "les permite celebrar juntos a los patronos religiosos, convivir en las fiestas regionales y trabajar lado a lado en la tierra y en los oficios urbanos".(10)

Esas aguas "nauseabundas" que fueron incompatibles con el urbanismo español y que por tanto sufrieron la obstrucción y el entubamiento, han logrado sobrevivir porque lo que a sus usuarios les ofrece el progreso a cambio, es a su vez incompatible con su mentalidad campesina, con sus tradiciones y con los usos de su espacio inmediato. Sin embargo cada fase de la urbanización constituye una amenaza para su ambiente. Aquí la lógica occidental de lo universalmente "bueno" no sirve para nada porque un puente ("enlace, comunicación y progreso") puede franquear un

canal que hasta antes de su instalación servía de barrera protectora, pero que ahora permite el cruce de camiones materialistas que transformarán la chinampa allanada en zona habitacional con estacionamientos privados. Dentro de ese perfil de lo "bueno", también las autoridades han deseado intervenir para obtener de los restos lacustres y de sus trajineras, divisas por concepto de turismo que permitan abandonar las actividades agrícolas para sustituirlas por actividades terciarias. Y es que no se daban cuenta de que lo importante para los habitantes de Xochimilco no era conseguir una fuente, por demás dudosa, de empleo, sino conservar la agricultura como fuente económico-religiosa de su vida en el sur del DF. Por fortuna, antes de poner en práctica los planes de rescate oficiales, se atendió a las demandas de los ejidatarios quienes centraron como eje de toda acción, el respeto a la agricultura.(11)

La urbanización y los servicios, tan deseables en otras partes de la cuenca para sus pobladores, además alteran geográficamente los espacios de los xochimilcas. Según el Grupo de Estudios Ambientales/Frederich Ebert:

"Los trazos de nuevos ejes viales desorganizan la trama local de referencia a centros de pueblos'. 'Se rompe la referencia simbólica y formal de la estructura social regional', o en otras palabras, desvinculan no sólo geográfica, sino culturalmente a los pueblos tradicionalmente conformados y los somete a un ordenamiento mayor: la ciudad".(12)

Las tierras agrícolas de la cuenca de México y en especial del Distrito Federal, se han ido reduciendo alarmantemente como devoradas por una "epidemia de asfalto". Alfonso González Martínez asegura que sólo en esta entidad, "de ochenta comunidades agrarias que existían en 1938, 37 habían desaparecido para 1975, 17 han sido parcialmente urbanizadas y sólo subsisten 26 en forma intacta. Conforme crece la urbanización, disminuye la actividad agrícola, se reseca el aire y aumenta el costo de los alimentos, además de producirse la destrucción misma de las comunidades agrarias campesinas".(13) Los chinamperos de Xochimilco y los ejidatarios de diversas partes agrícolas del DF, han sufrido en diferentes etapas engaños e injusticias que los hacen obviamente desconfiar. Para construir la pista de canotaje para los juegos olímpicos de 1968, fueron expropiadas tierras en Cuemanco que apenas acaban de ser pagadas a sus poseedores con una indemnización tardía. En Iztapalapa, hace veinte años también hubo expropiaciones chinamperas para construir sobre ellas la Central de Abasto, pero los agricultores no han recibido su indemnización.

El caso de Mixquic es similar en cuanto que la "epidemia de asfalto" avanza a ritmos acelerados. Famoso por sus celebraciones de "todos los santos" cada final de octubre y principios de noviembre, Mixquic se ha vuelto un atractivo turístico a la vez que un reducto de la antigüedad por la peculiar manera de rendir culto a los muertos sobre tierras también chinamperas. Cada

poblador tiene bien hundidas sus raíces en aquel camposanto y difícilmente aceptaría cambiar su vida agrícola por una comercial o urbana. En varias ocasiones los agricultores han interrumpido trabajos de comunicación carretera para alejar el progreso de su pueblo y han defendido su herencia histórica y el culto tradicional que por siglos han profesado a pesar de la evangelización (y quizá con ayuda de ésta) y del sincretismo. Una excelente muestra de que los proyectos urbanos pueden contemplar las actividades agrícolas ha sido desarrollado en Mixquic por el Arq. González Lobo, quien ha propuesto una barrera urbana de contención para transitar de lo urbano a lo rural sin vulnerar ni el ambiente campesino ni las tradiciones vernáculas. Es responsabilidad de los urbanistas, de los geógrafos y de los historiadores, trabajar para defender el derecho a la vida agrícola dentro de la ciudad, para hacer que los proyectos de aménagement respeten una espacialidad de tipo rural en un medio tan urbano. No se puede consentir la continuación de aquella mentalidad criolla que ve con desprecio la vida lacustre y agrícola del valle de México.

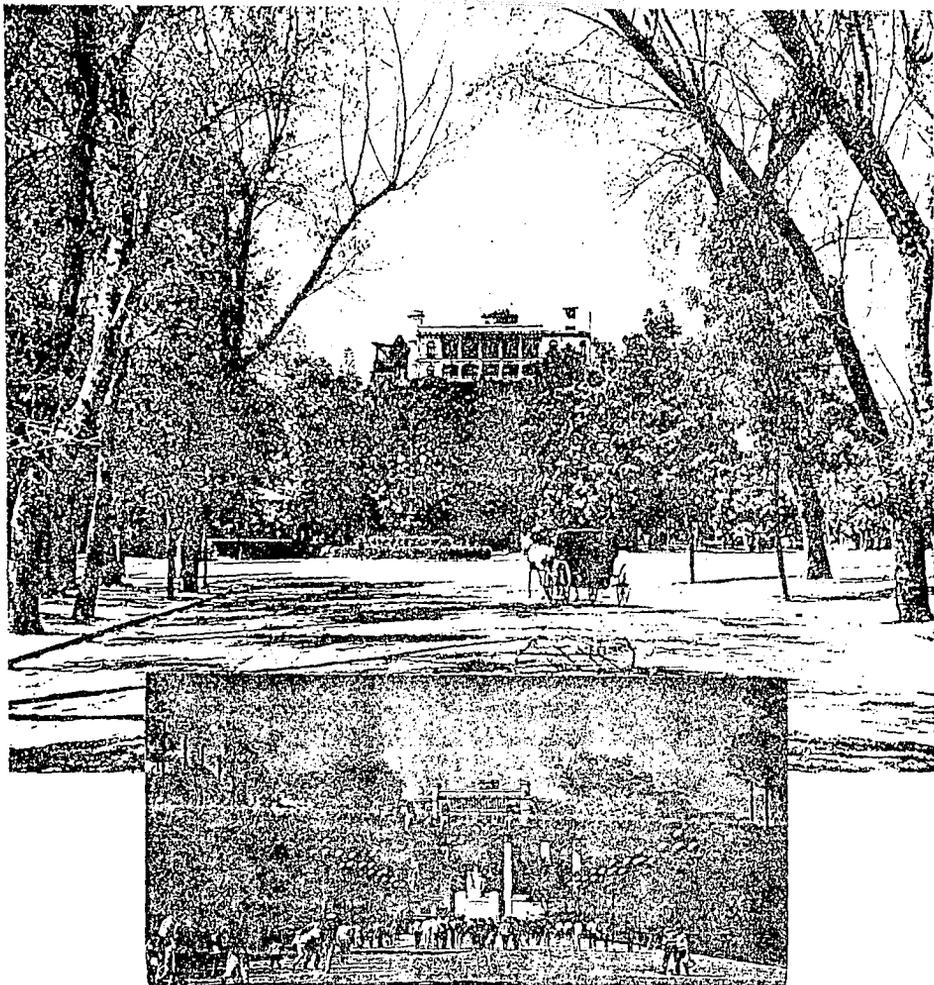


13.-CHAPULTEPEC Y MEXICO; VINCULO SIMBOLICO.

EL BOSQUE Y EL ARCHIDUQUE.

A mediados del siglo XIX, la Ciudad de México tenía su límite al Oeste en el actual Paseo de Bucareli, conocido entonces como el Paseo Nuevo. Más allá del área urbana dentro del valle se extendían varios kilómetros de vegetación propia de este ambiente, tierras de cultivo y vestigios de lo que fue el lago que separó Tenochtitlan del resto de las tierras emergidas de la cuenca; por encima de los árboles se levantaba un pequeño cerro coronado con un castillo desde el cual se podía dominar el paisaje de toda la ciudad y el relieve en el que quedaba enmarcada. Cuando Maximiliano de Habsburgo (1832-1867) llegó a nuestro país para establecer el segundo imperio, se enamoró de aquella colina que en medio de un bosque tupido y apacible le ofrecía una residencia mucho más agradable que la que podía tener al interior del palacio de gobierno en México. Así, decidió remodelar y ampliar el Castillo de Chapultepec y los jardines adyacentes. Su deseo de darle otro uso a los espacios rurales de esa parte occidental del valle, no obedecía nada más a su fascinación por el cerro del chapulín, sino a la continuación de su probada inclinación hacia la construcción, la arquitectura y el urbanismo, si es que se nos permite emplear estos términos modernos para las habilidades de este ingenuo gobernante. A ello se refiere Torcuato Luca de Tena cuando asegura que a Maximiliano "le gustaba idear espacios y realizarlos. Siendo archiduque, él fue quien diseñó y dirigió el Castillo y los jardines de Miramar, en Trieste. Y en su época de virrey o gobernador de la Lombardia, llevó a cabo la magna obra de la Piazza díl Duomo de Milán". (14) Como Europa, México vio también su mano en ciertas modificaciones urbanas relevantes.

"En su brevísimo reinado -continúa Luca de Tena- reparó y embelleció el Palacio Nacional; hizo obras decisivas en el Castillo y en los jardines de Chapultepec; compró los terrenos de las haciendas de La Teja, La Hormiga y La Condesa, de su peculio particular, para crear el parque del mismo nombre [...]; inauguró el ferrocarril de Chalco instaurando la estación en el propio parque de Chapultepec; creó el Museo Nacional, la Academia de Ciencias y Literatura y encargó a Santiago Rebull, el mejor pintor de su tiempo, hacer los retratos de los héroes de la independencia que fueron colocados en el Palacio Imperial y delegó en su augusta esposa el mejoramiento y ajardinamiento del viejo paseo de la Alameda". (15) Pero quizá la obra urbana con la que más se le recuerda es justamente el Paseo de la Reforma, cuyo nombre original, evidentemente, no fue éste, sino el de Paseo del Emperador. La dirección noreste-suroeste que guarda esta calzada, traza una línea recta entre México y Chapultepec, con lo que se rompe el patrón ortogonal conservado hasta entonces en casi toda la ciudad permitiendo que la carroza del emperador rodara una distancia más corta para su recorrido diario a su lugar de despacho. Los autores consultados para este trabajo suelen



El cerro del Chapulín y el castillo ayer y hoy. El monumento a los Niños Héroes constituye un nuevo símbolo dentro del histórico bosque. (Martha Fernández, *Crónica Gráfica de la C. de M. en el centenario de su independencia*, p.28)

concluir que este capricho imperial de no tener que dar la vuelta ni entrar desde el Sur por el Paseo Nuevo sino directamente hasta un costado de la Alameda, fue la causa que llevó a Maximiliano a ordenar la construcción de esa avenida diagonal, pero si acaso éste fue un móvil de la ejecución de ese trazo, también lo fue el sentido estético que Maximiliano trajo desde Europa y que permitió hacer no sólo un camino más corto, sino un gran paseo que a sus ojos resultara digno de ser transitado por el Emperador de México. El orden arquitectural y la uniformidad pretendida por Maximiliano a lo largo de Reforma, dan el tono preciso con la obra que en esos mismos años está realizando Haussman en París. (16) La magnificación del "eje real" que une el Louvre con el Arco del Triunfo y el trazo de las doce avenidas que parten de la Place de l'Etoile en París, parecen influir bastante en el boulevard que se concibe para México. Resaltar esta magnificencia europeísta encantó años más tarde a Porfirio Díaz, quien impulsó el mantenimiento del Paseo y los recorridos que por ahí se hacían evocando directamente el trazo de los Champs-Élysées de la capital francesa.

Hasta antes de la realización de ese proyecto, estos terrenos habían estado en posesión de diversas personas; de una de ellas, Don Francisco Somera, Maximiliano obtiene la franja deseada para trazar la calzada de la Emperatriz. Pero aún antes de la posesión por renta, existía la cédula real desde 1539 que los declaraba "ejidos de Chapultepec", forma que mantuvieron hasta el fin del Imperio de Iturbide a pesar del intento de cambiarla en 1813. Entre 1824 y la época del segundo imperio, es cuando la propiedad cambia en el valle y dichos terrenos pasan de mano en mano hasta convertirse prácticamente en una extensión de las posesiones del joven príncipe de la casa austriaca de Habsburgo. (17) Pero la historia del vínculo entre Chapultepec y México es mucho más antigua. El cerro significó, hacia 1280, una importante estancia en el peregrinar de los aztecas por la cuenca de México en los tiempos legendarios en que -según se relata- nadie los quería. En la leyenda, su deambular terminó cuando sobre un islote de uno de los lagos centrales hallaron la señal que les permitió fundar más tarde México-Tenochtitlan. Ya en los tiempos de la expansión y el poderío mexicas, el cerro de Chapultepec continuó siendo un lugar sagrado a los pies del cual Nezahualcōyotl, su aliado de Texcoco, construyó una casa en 1428. Para entonces la cima era sede de un pequeño templo de importancia religiosa. Moctezuma Ilhuicamina fue quien estableció después un lazo importante entre ambas ciudades al edificar el acueducto que dotaba de agua potable a Tenochtitlan y que partía de los escurrimientos recogidos en la base del cerro. Esta obra representa una de las más admiradas por los conquistadores españoles en el momento de su llegada.

VINCULOS POR AGUA.

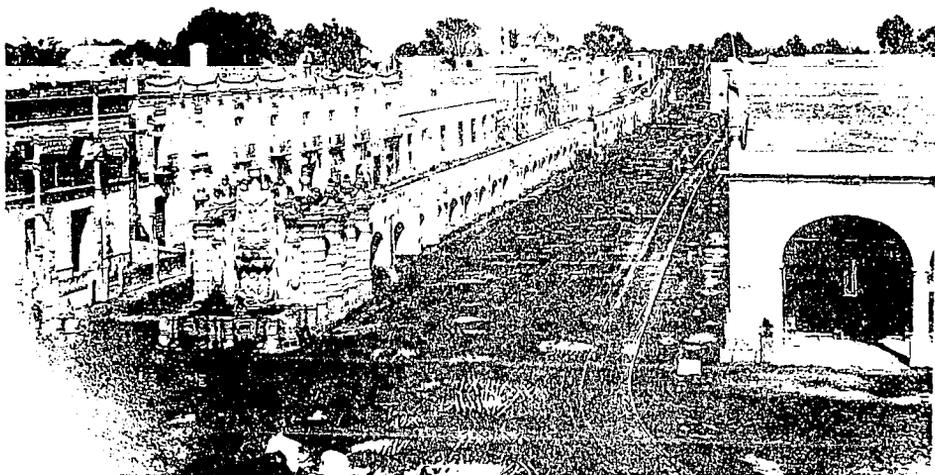
Para continuar con la historia que vincula espacialmente a estos dos sitios, diremos que Carlos I de España resolvió que el cerro y el bosque deberían ser dedicados al esparcimiento de los habitantes de la Ciudad de México mediante una cédula anterior

fecha en 1530. El abastecimiento de agua siguió teniendo origen en los manantiales de Chapultepec y fue conducida a lo largo de una arquería memorable que corría hacia el Norte y curvaba hacia el Este sobre Tacuba para terminar el recorrido de sus 900 arcos, según Juan Gómez de Trasmonte (1628), en el costado norte de la entonces cuadrangular Alameda central. (18) Otro acueducto revelan las fuentes pictóricas, como la de Casimiro Castro (1826-1889), que muestra una vista panorámica en perspectiva de la ciudad en la que se descubre tal obra hidráulica (19). Al respecto nos dice don Artemio de Valle-Arizpe:

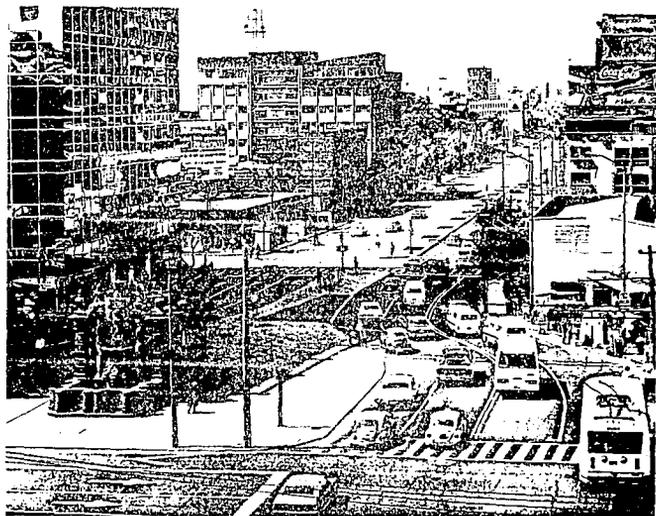
"Dos eran los acueductos que surtían de agua potable a la ciudad de México: el de San Cosme y el de Belén; éste, que venía desde el cerro de Chapultepec, de la llamada Alberca Chica, recorría lo que hoy es la Avenida Chapultepec, donde todavía se ve un trozo maciso de arcos; seguía por las calles que se llaman actualmente Arcos de Belén y remataba en la bella fuente que aún se conserva, dicha del Salto del Agua. Este acueducto fue concluido en 1779, tiempos del virrey don Frey Antonio María de Bucareli. Su extensión era algo más de tres kilómetros y contaba novecientos cuatro arcos". (20)

Cabe hacer la precisión de que la fuente de Salto del Agua que hoy vemos sobre Arcos de Belén, construida por cierto en 1620, es una réplica de la original, mientras que los arcos que se encuentran a la altura de la estación Metro Sevilla sí son originales y fueron conservados a iniciativa del Ing. Mariano Pizarro "para que las generaciones futuras puedan darse cuenta de la magnitud de la obra". También podemos agregar que ya Betancourt (1620-1700) comenta de las "atarjeas" que antecedieron a este acueducto. El otro, el de San Cosme es el que tenía antecedentes prehispánicos y al que Hernán Cortés obstruyó durante el sitio de Tenochtitlan para negarles agua potable a los mexicas hasta su rendición. De él habla el conquistador en su segunda carta de relación. (21)

A mediados del siglo XVI el recinto sagrado de los mexicas ubicado en Chapultepec se transformó en refugio dominical para los virreyes y sus familias, y desde 1542 se proyectaba levantar ahí una fortaleza que sólo se lleva a cabo formalmente hasta 1784, cuando el Virrey Matías de Gálvez comienza la construcción del castillo terminada dos años después bajo el virreinato de su hijo Bernardo. Fue Revillagigedo quien intervino años más tarde para darle posesión de ese inmueble al Ayuntamiento de la ciudad y establecer en su interior el Archivo General de la Nueva España. (22) Como presidente, Guadalupe Victoria manda hacer en él un jardín botánico, y en 1842 el castillo se convierte en El Colegio Militar que defenderían los cadetes contra el ejército estadounidense durante la invasión en 1847. El Colegio no se reinstala sino hasta 1858 y tan sólo por breves años, pues de inmediato Maximiliano lo suprime para los fines antes mencionados.



La fuente de Salto del Agua con la arquería que traía agua desde Chapultepec hacia 1870. Abajo se presenta el estado actual de esa vialidad y la réplica de la misma fuente. (Tovar de Teresa, La Ciudad de los Palacios, tomo I p. 124)



Tenemos pues el caso de una espacialidad sumamente interrelacionada por la historia de la ciudad. Un centro que ha dependido de uno de sus puntos periféricos desde la perspectiva del poder que reside en México, pero que da de beber a la gente a través de un cordón umbilical prehispánico que trasciende hasta la colonia. Tenemos una ciudad capital que en las distintas etapas hace referencia a Chapultepec no como un territorio sometido, sino como una parte integral de la urbe, sea como punto de recreo o como residencia nocturna de los poderes de la nación. Desde los tiempos en que se tenía que cruzar el bosque para llegar al castillo, Chapultepec ha tenido una espacialidad asimilada por México. Puede decirse que encarna la necesidad de poseer una montaña que tienen los habitantes de una ciudad edificada entre montañas, todas ellas, dotadas de cierto remanente de carácter divino.

Con esta lógica asimilista la expansión de la urbe se dirige hacia el cerro del chapulín donde algo mágico y magnético emite un llamado; tal vez sea la altura del propio cerro y, por ello, la espléndida vista que se tiene desde ahí. Con razón escribió José Zorrilla: "Quién no ha visto Méjico desde Chapultepec no ha visto la Tierra desde un balcón del paraíso". (23) El castillo domina todo el valle con la ventaja de estar dentro de él, desde que la ciudad era pequeña y su aire transparente, hasta los tristes días en que la contaminación atmosférica cubre a una de las ciudades más extensas del orbe. Asomados por uno de sus balcones que da al Noreste, podemos apreciar todavía en un día claro, la línea recta que baja velozmente del cerro, atraviesa el monumento a los Niños Héroe, recorre la llamada calzada de la Juventud Heróica (tramo de Reforma que se convirtió en andador peatonal) y se extiende con precisión cruzando sus seis principales glorietas para detenerse a un costado de la Alameda Central. Ligeramente hacia la derecha vemos la Torre Latinoamericana, en un tiempo, símbolo de la modernidad de la ciudad, ahora constituida en un edificio más, en una pila de pisos que no tiene nada de especial si tomamos en cuenta todos los rascacielos que alineados escoltan el Paseo de la Reforma. Al fondo, muy al fondo de nuestra imagen de día claro, se alcanza a ver el hermoso límite montañoso del valle, y alrededor del cerro del Chapulín algunos vestigios del bosque por el que cabalaron cada mañana muchos de los huéspedes del Castillo a través de los años.

Si eso es ahora, vale imaginar con base en los mapas y paisajes dibujados de la época, lo que se alcanzaba a apreciar antes; una ciudad brillante rodeada por lagos y partes boscosas cuyo centro se distinguía por las torres de Catedral y por otros edificios de altura y calidad arquitectónica. Al fondo la cuenca se cerraba con los picos nevados del Popocatépetl y el Iztaccíhuatl mientras que nuestra mirada podría seguir las hileras de arcos que partiendo de los pies del cerro llegaban hasta México para dotarlo de agua limpia.

14.-REFORMA EN LA TRAZA URBANA.

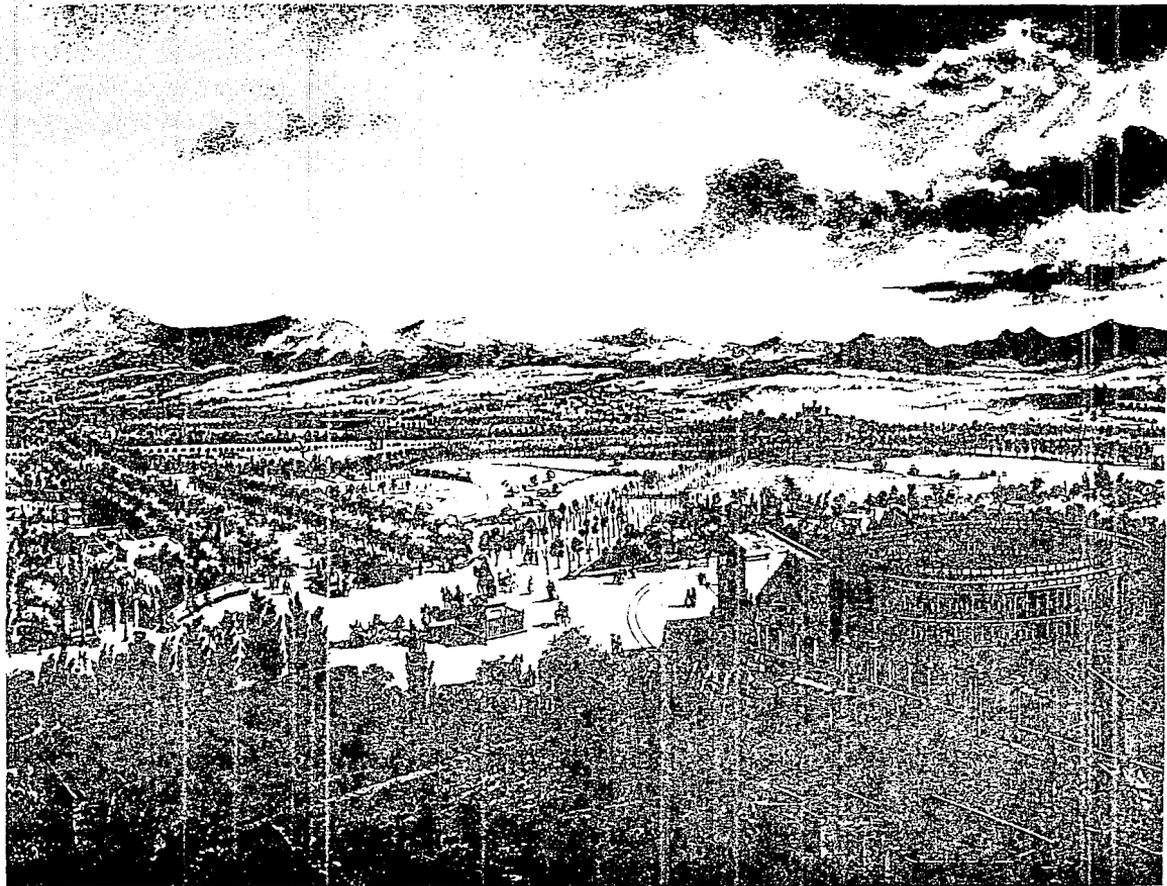
Una vez fusilado Maximiliano el indigenista, el liberal, por órdenes de un liberal de origen indígena (24), y una vez reestablecida la República, Chapultepec perdió importancia política y el Paseo del Emperador, alguna vez llamado "de la Emperatriz", cambió su nombre por uno enormemente simbólico: La Reforma. La etapa reformista en nuestro país conjuntó las primeras acciones de gran importancia del liberalismo, y el Paseo de la Reforma ha sido la obra urbanística más simbólica del periodo liberal asentado en el pensamiento positivista que adquiere rango institucional sobre todo a partir del porfirato en que muchos intelectuales se vinculan activamente con el poder. Los positivistas, como se dijo en partes anteriores de este trabajo, defenderán las ideas que nos prometen "progreso" social y material, lo cual nos permite entender que si acaso Juárez no dio importancia a una serie de obras urbanas donde todo esto se manifestara, sí lo hizo Sebastián Lerdo de Tejada y sobre todo Porfirio Díaz, quien dispuso de la ciudad y del país por largos periodos que se lo permitieron.

Lerdo ordenó la ampliación hacia ambos lados del Paseo de la Reforma, el arbolado lineal, las banquetas y glorietas y la autorización para la instalación, en la segunda de ellas, del monumento a Cristóbal Colón con la figura esculpida en París, donada por Don Antonio Escandón y finalmente inaugurada en agosto de 1877 por Díaz. (25) El 5 de mayo del año siguiente, llevando el simbolismo a extremo, Don Porfirio ordenó la iniciación en la tercera glorieta de otro monumento que reflejara de algún modo la imagen de nuestra historia antigua. El Cuauhtémoc se devela finalmente el 21 de agosto de 1887 con un arma en la mano que apunta hacia la espalda de Colón; interesantes razones son esgrimidas hoy en día por quienes reivindican el valor de las culturas indígenas y se manifiestan cada 12 de octubre recorriendo Paseo de la Reforma, donde los símbolos plantados por el porfirato siguen prestándose a suspicacias. De ello hablaremos más adelante.

Pero la construcción de espacios es mucho más que el recuento cronológico del trazado de las calles o del levantamiento de estatuas. Se fragua simultáneamente con la intervención de demasiados y muy complejos factores como lo vimos en las primeras páginas de este trabajo. Sin embargo, podemos identificar que las iniciativas casi siempre parten de las instancias del poder económico y político, cuya obra que mejor ejemplifica este aspecto es la traza urbana. Una vez planteada y construida, desencadena una serie de respuestas y consecuencias no siempre acordes con los proyectos originales. Para el caso del Paseo de la Reforma en la época que estamos tratando, las primeras respuestas nacieron de la población con recursos económicos suficientes como para poder edificar sus casas a ambos lados de esta vialidad; hacia 1882 comienza este poblamiento aislado con residencias bastante grandes que proliferan y se multiplican para

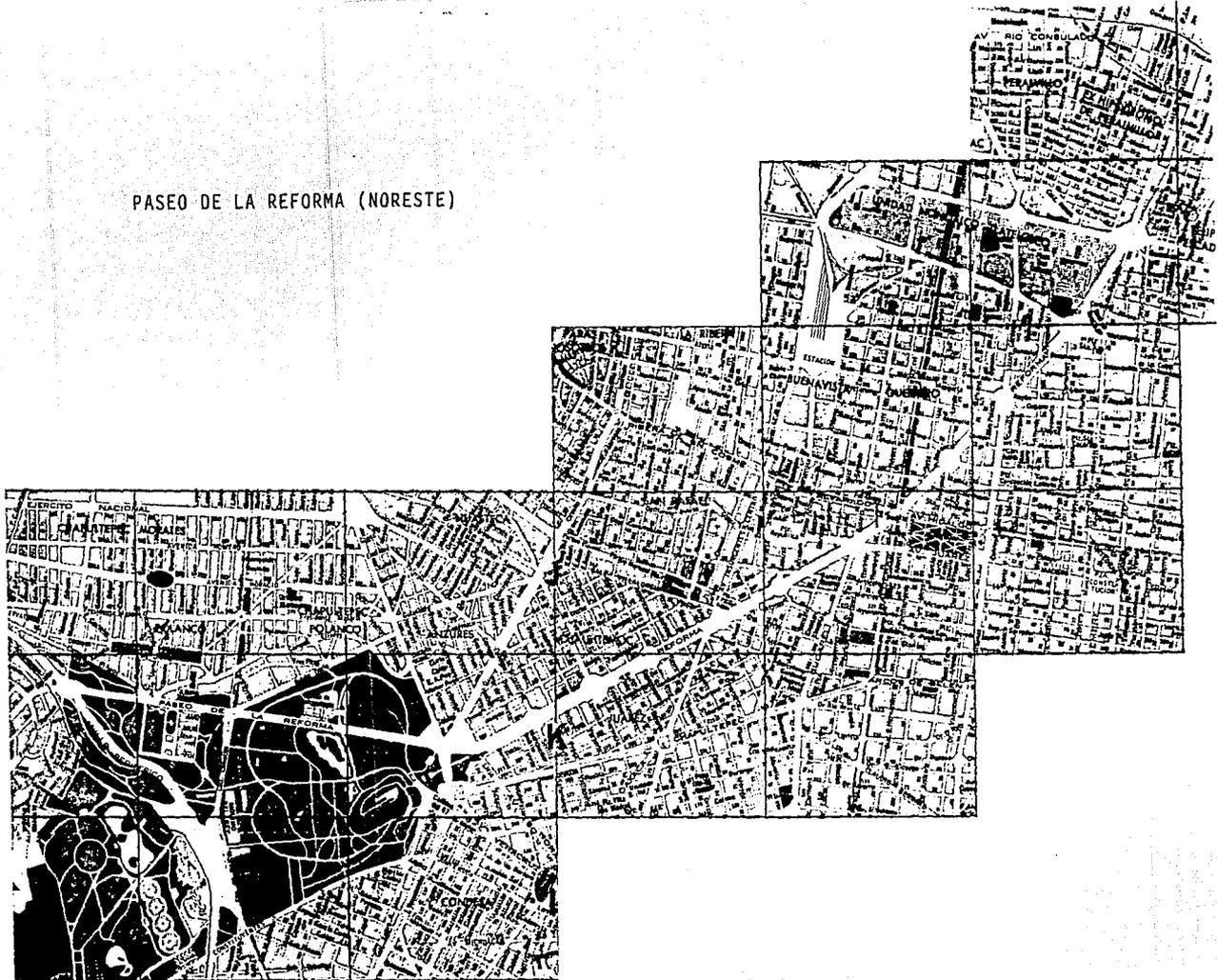
romper con la idea original que concebía a la Reforma justamente como un paseo semicampestre, con anchos caminos para ir y regresar bajo la sombra de los árboles, y sobre todo, con una visibilidad que permitía estar en contacto con el campo. Con la vivienda y con la tala de algunos árboles que ocultaban la fachada de estas casas burguesas, dice José María Marroquí en 1900, el Paseo se convierte en una calle más. (26) Como respuesta a este hecho, la "Comisión de Paseos" del ayuntamiento propone que las casas que se construyan en adelante no lo hagan en los límites del camino, sino que se retiren 8 metros, a cambio de lo cual, la administración les perdonaría por cinco años el pago de los impuestos correspondientes. Esta visión del ayuntamiento nos habla de cierto sentido espacial que favorece el tránsito de la gente, aunque para ello hayan tenido que eximirlos del pago de impuestos, con lo que -ya desde entonces- podemos identificar una política urbana que siempre ha beneficiado a quienes tienen recursos.

El 3 de mayo de 1889 se inaugura el Café Colón frente al monumento del navegante genovés, tras lo cual otros negocios se instalan en la propia glorieta o muy cerca de ella. El paseo comienza a diversificar lo que hoy llamamos su "uso del suelo" al introducir comercio, vivienda y servicios. El ambiente que se empezó a generar a partir de la activación comercial de la glorieta de Colón, propuso también la edificación de un templo de la iglesia católica que finalmente no se consumó, pero que ya daba la idea de que esa calzada serviría como un corredor por el cual se verificaría la expansión urbana. La conurbación de México y Chapultepec fue evidente desde que se cegaron tres zanjas paralelas para comodidad de los dueños que acababan de establecerse por ahí. Con este mismo propósito, la Compañía de Ferrocarriles del Distrito taló una gran cantidad de árboles que acompañaban al Paseo y que le restaron justamente su carácter campestre.



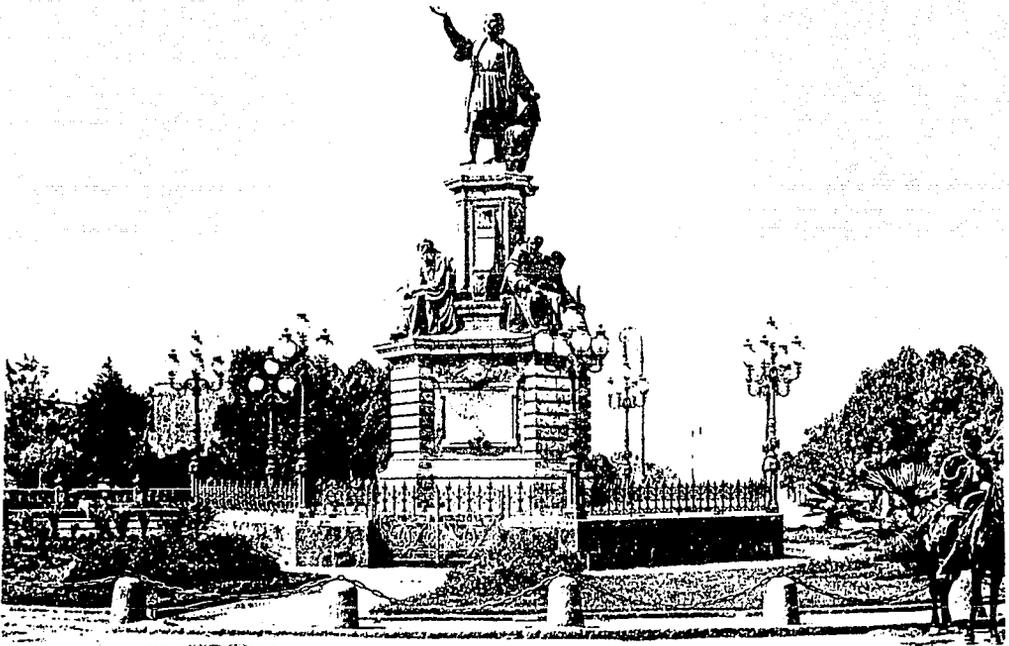
El Caballito como vértice de Bucareli y del recién creado Paseo de la Reforma. (Fernando Benítez, Historia de la Ciudad de México, tomo 6)

PASEO DE LA REFORMA (NORESTE)





La glorieta de Cuauhtémoc poco tiempo después de ser develado el monumento por el presidente Díaz. (Martha Fernández, Crónica gráfica de la C.de M. en el centenario de su independencia, p.25)



Cristóbal Colón en la glorieta de un Paseo de la Reforma radicalmente distinto al de unas décadas más tarde. (Martha Fernández, Crónica Gráfica de la C.de M. en el centenario de la independencia, p.23)

Porfirio Díaz se convirtió en un gran amante y defensor de Paseo de la Reforma motivado tal vez por la fascinación conocida que tenía hacia lo que ocurría en Europa. Esta gran calzada digna de un emperador (como lo había sido Maximiliano, su diseñador) de algún modo lo trasladaba al París que lo veía morir, como lo trasladaban también los polvos blancos que le aclaraban la tez y el perfume con el que imitaba los ritos de lavabo franceses. Díaz vestía de Káiser para las ocasiones más solemnes, pendía de su pecho puños de medallas y despoticaba a media voz contra el lastre que representaban los indios vivos. Los muertos, como decía el dicho, eran mejores. El noble rey Cuauhtémoc, las cronológicamente lejanas pirámides de Teotihuacan, los pilis, las glorias guerreras de antaño y la expansión del imperio mexicana eran para la mentalidad criolla que dominaba el momento, un pasado digno de orgullo. Pero después, después los indios sobrevivientes sólo eran borrachos, mentirosos, ignorantes, perezosos, necios, idólatras; no había ni por equivocación, asomo de parentesco entre las magníficas civilizaciones prehispánicas y esta punta de renegados.

Por eso el valiente Cuauhtémoc mereció una estatua en la avenida favorita para sumarse a los personajes llamados por el porfirismo y para servir de antecedente a los caudillos revolucionarios que después tuvieron potestad sobre Paseo de la Reforma y sobre otros ejes urbanos en los que dejaron también marcas del simbolismo de su época y sus personas. El paseo, simbólico, emblemático, metafórico, significativo y hasta sintomático, es una de las fuentes más ricas del estudio espacio-temporal de la Ciudad de México. Nuestro recorrido por él necesariamente trae digresiones físicas e intelectuales para recoger no sólo la estructura vertebral de Reforma, sino gran parte del espacio estructurado por ella. El tipo de arquitectura que prefieren las casas de la época es muy ilustrativo, así como los nombres y razones de los monumentos ya mencionados (y de otros) y los personajes que les dan motivo; con todos estos elementos es necesario trabajar, pensando, por supuesto, que es también la respuesta de la población y el uso y carácter de ese urbanismo lo que nos servirá más a nuestro análisis.

MAS PERSONAJES, MAS SIMBOLOS.

Fue Francisco Sosa quien le permitió capitalizar a Díaz una idea sobre el decorado de la avenida: publicó en El Partido Liberal la posibilidad de que cada estado de la República enviara a la capital un par de estatuas de sus dos héroes máximos para darle un carácter unificador y federalista. Se dieron las bases para esculpir las y las características que deberían guardar para no perder la uniformidad del Paseo. El 5 de febrero de 1889 a las 9 horas, se inauguró el primer par de estatuas correspondientes al Distrito Federal, con las figuras de Leandro Valle e Ignacio Ramírez, en presencia de una tribuna presidida por Díaz y amenizada por dos bandas militares y una de pueblo. En los años que siguieron, y no sin objeciones de distintos tipos, se develaron las estatuas correspondientes a los estados de

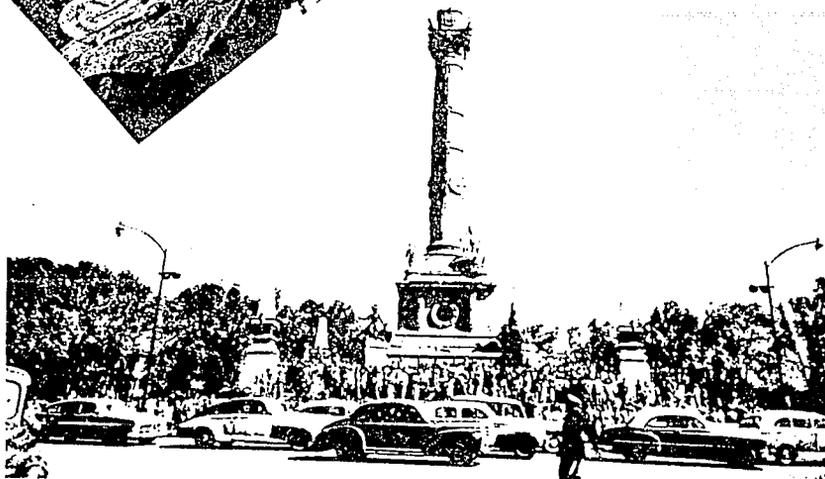
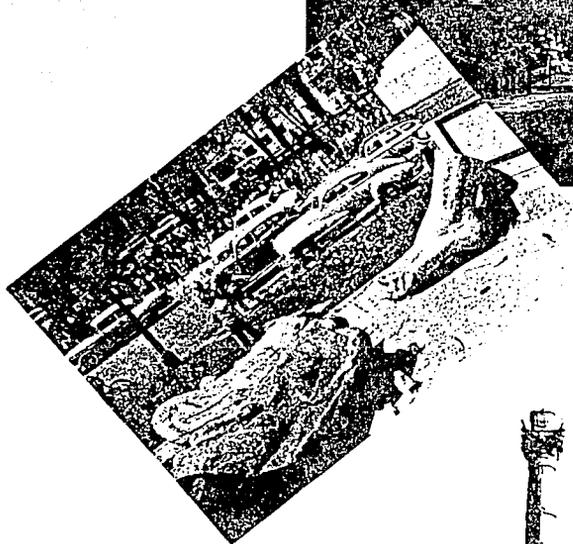
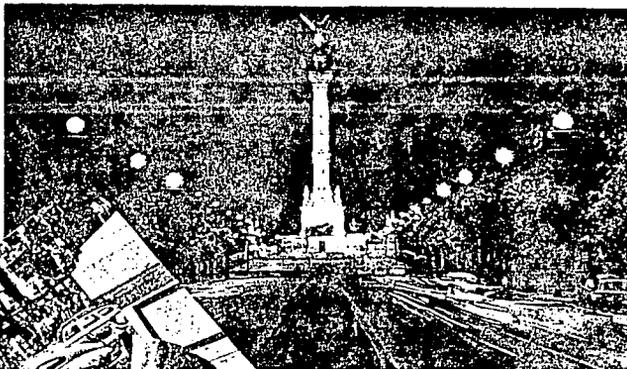
Veracruz, Yucatán, Hidalgo, Sonora, Nuevo León, Oaxaca, San Luis Potosí, Jalisco, Durango, Chihuahua, Coahuila, Tabasco, Aguascalientes, Guerrero, Sinaloa, Michoacán y Tamaulipas en ese orden, y con fechas que van, de 1889 a 1902. "Estas esculturas se alternaron con jarrones de bronce diseñados por Gabriel Guerra. El Paseo se convirtió en el más concurrido y elegante de la ciudad; a sus lados, las más acaudaladas familias levantaron palacetes y el valor de los terrenos ascendió notablemente, de un peso la vara cuadrada en 1865 a 20 en 1893". (27)

"Para el 16 de septiembre del año 91, fueron colocadas a la entrada del paseo [Marroquí (1900) se refiere al extremo noreste] dos estatuas grandísimas, de bronce, una de cada lado, sobre pedestales de mármol negro del país. Se cree que las figuras representan indios de raza azteca, antiguos habitantes de este valle, aunque no lo muestran claramente; pesan cuatro toneladas cada uno y miden cinco metros noventa centímetros. Las pirámides cuadrangulares truncadas que les sirven de pedestal, son demasiado robustas, y el todo forma un conjunto no airoso, que no hemos oído alabar y que, sin embargo, costaron \$80,000". (28)

Las palabras de Marroquí son elocuentes y reflejan un sentir presumiblemente generalizado con respecto a las modificaciones y adornos aplicados sobre la vía pública. Pocas consultas se hacían, aunque parece que el exceso de la arbitrariedad en este solo aspecto, le tocó protagonizarlo a los Indios Verdes, figuras que hoy dan nombre a una estación del Metro en el norte de la ciudad y que fueron retiradas del Paseo por el poco éxito estético que alcanzaron a decir de los pobladores de la ciudad. Se dice que una representa a Izcóatl y la otra a Ahuízotl, pero esto no ha quedado claro en ninguna época. En todo caso nos sirven como ejemplo de lo que son capaces de hacer los administradores de la ciudad cuando no toman en cuenta a la gente que habita y vive los espacios que la componen.

ALAS Y BRAZOS PARA LA REFORMA.

Tras la inauguración de los monumentos hasta ahora citados, Don Porfirio se abocó a la erección de uno nuevo, del más grande y monumental que podía tener la ciudad más grande y monumental de México: la columna de la Independencia. La primera piedra se colocó en 1902 y la obra se suspendió en 1907 debido al hundimiento del terreno y la mala cimentación del monumento. En los tiempos en que las cosas pintaban ya para revolución, el Presidente Díaz tenía que mostrarle al pueblo la unión que lo respaldaba durante la conmemoración del centenario de la guerra que había liberado a México. Así, entre otros actos, inauguró "El Angel" en 1910, ubicado en la segunda glorieta, apenas dos meses antes de que Madero proclamara el inicio de una guerra en su contra. El brazo de Reforma que se extiende rumbo al Oeste se efectuó más tarde, cuando colonias de extranjeros y extranjerizados se mudaron para fundar las elegantes Lomas de Chapultepec, o mejor dicho, The Chapultepec Heights. Su otro



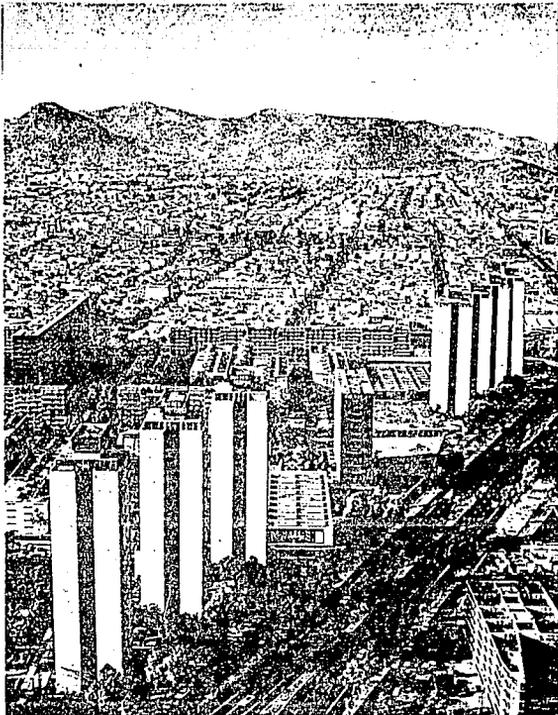
La columna de la independencia, uno de los símbolos más reconocidos de la Ciudad de México. Abajo aparece después del temblor de 1957 en que el Angel se precipitó sobre Paseo de la Reforma.(Gustavo Casasola, 6 siglos de historia gráfica de México,p.3574)

extremo se prolongó mucho después, cuando Adolfo López Mateos era presidente y Ernesto P. Uruchurtu jefe del Departamento del Distrito Federal; se inauguró el 21 de noviembre de 1964 y se conecta con la Calzada de los Misterios y la de Guadalupe rumbo a La Villa.

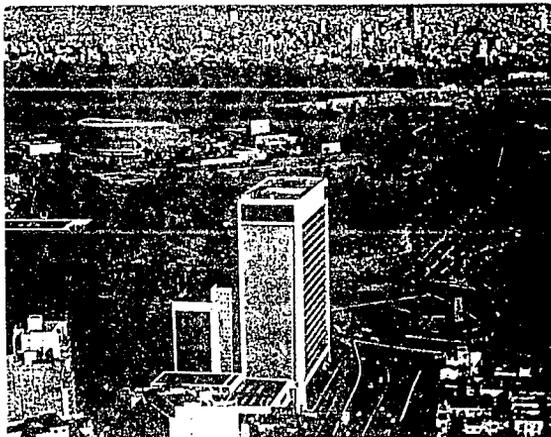
Desde la construcción del Paseo de la Reforma tenemos un nuevo eje para reordenar los espacios de la ciudad en dirección Noreste-Suroeste y con líneas Noroeste-Sureste que lo cruzan. Si observamos, los planos actuales revelan esta nueva orientación en la traza de las colonias adyacentes proyectadas después de 1864, y comprenderemos también la atracción que ejerció esta calzada para desplazar el centro perceptual de la ciudad hacia el cruce de Reforma y Bucareli, y más tarde, al de Reforma e Insurgentes. Por aquellos años en los que se lotificaba con cierta rapidez, los vendedores de predios hacían hincapié en que el centro de la ciudad no era el Zócalo, sino El Caballito. (29) Cabe agregar que años después, con la inauguración y puesta en marcha de las tres primeras líneas del Metro, dicho centro perceptual para los habitantes de la urbe parece resituarse hacia el Zócalo, y que posiblemente para los automovilistas, el punto medio de nuestra ciudad haya vuelto a ser las esquinas de Eje Central, Juárez y Madero, a unos pasos de la puerta del Palacio de Bellas Artes. Este desplazamiento no radica en un simple capricho de moda que vuelve más atractivo para la gente un punto que otro, sino también en la disposición simbólica de los espacios, en la generación de nuevas actividades económicas, en el alza a la renta del suelo y en el inicio de un nuevo patrón para continuar la traza de la ciudad. La población metropolitana es sensible a estos cambios, a esta reevaluación que da otro carácter a los espacios y que a veces se los quita a un grupo socioeconómico para dárselos a otro. Suele ocurrir que el grupo desposeído intenta regresar a los territorios urbanos donde están sus raíces y su memoria colectiva y donde se identifica mejor con los asistentes, con las distancias, con las escalas y con las prácticas sociales. En ocasiones la expulsión es definitiva y otras veces, como sucedió con el primer cuadro, las clases populares aguantaron varias generaciones para luego regresar.

VARIAS REFORMAS.

En ocasión de comprobar algunos de los puntos centrales de esta tesis, fue necesario recurrir a la bicicleta como instrumento técnico que facilitase intenciones metodológicas dada su eficiencia, su agilidad y su velocidad moderada; se efectuaron recorridos dominicales por el Paseo de la Reforma desde Las Lomas hasta la Calzada de Guadalupe, haciendo eventualmente un alto y observando no sólo los símbolos tan evidentes que lo conforman, sino también a la gente en su manifestación espacial, en su fluir dominante. Estudiando esta vialidad en reiteradas ocasiones y con los distintos modos de transporte, desde la marcha a pie hasta el automóvil, pasando por la Pesera y el Ruta 100, se identifican algunas de las características de los espacios que al articularse conforman Paseo de la Reforma. Lomas de Chapultepec sigue



Las otras "reformas", la que lleva a Tlatelolco y a la Villa prolongándose desde Avenida Juárez, y la que de la puerta de Chapultepec conduce al Auditorio Nacional, el Campo Marte, la Fuente de Petróleos y las Lomas



conservando el carácter de zona residencial para ricos con que fue planeada, y queda protegida desde el Suroeste, donde se encuentra la entrada de la carretera que viene de Toluca, por la desviación del tráfico vehicular por Constituyentes rumbo a la estación de Autobuses de Occidente. Es llamativa la diferencia en el tipo de automóviles que saliendo de México convergen en el cruce citado, pues aquellos que vienen por Constituyentes viajan en vehículos más modestos, mientras que los procedentes de las Lomas son autos de lujo con gente que se siente "de lujo". El anillo Periférico es su otra frontera, y entre ambas, se desarrolla una vida apacible, fragmentada por muros y rejas que esconden los vicios y las virtudes de viejos y nuevos ricos, que viven su cotidianidad externa obviamente en automóvil y que rara vez conocen las alegrías de un festejo público. El origen de esta dinámica expulsiva y hermética puede encontrarse en el deseo de todos aquellos que al término de la etapa armada de la Revolución se exiliaron hacia las afueras de la ciudad, hacia las alturas, las heights, para distanciarse de las ideas populistas y de la presencia física del pueblo. Muchos de los primeros residentes fueron extranjeños, y los que quedan hoy, junto con sus vecinos mexicanos, pugnan por la cancelación de proyectos urbanísticos tales como unidades habitacionales de lujo, que desde su perspectiva, arrancarían a la Capital jardines y espacios abiertos, traerían a Las Lomas, más gente, más autos y más comercio, bajando el nivel perceptual de vida de los habitantes locales. Su protesta, está por demás decirlo, es un reclamo elitista, burgués.

Atravesando Periférico nos adentramos en un Paseo de la Reforma distinto, en una recta que contrasta con la sinuosidad de Las Lomas y que es una extensión, a lo largo del Bosque de Chapultepec, de lo que fue el trazo original pensado por Maximiliano. El primer kilómetro de Oeste a Este partiendo de la Fuente de Petróleos es, en la percepción urbana de quien no habita en las inmediaciones, una tierra de nadie, una zona de tránsito donde las aceras se empolvan a fuerza de no sentir los zapatos de ciudadano alguno. Súbitamente de un agujero entre la tierra a un costado del Auditorio Nacional, el pueblo y sus niños invaden las banquetas en una sola dirección. Por la mañana fluyen ríos de gente desde el Metro Auditorio hacia el Zoológico, los jardines, los museos y el Castillo, y por la tarde los ven regresar cansados de vuelta al Metro. Ahí los espacios, a pesar de no romper con el contexto urbanístico, son reordenados de un modo -digamos- más alegre y festivo, pues se llenan de colores y también de alimentos chatarra.

El bosque entero es un territorio eminentemente popular, de donde las clases dominantes han sido de algún modo expulsadas, porque es cierto que siempre fueron extensiones para la diversión de las élites, ejemplificado esto con las cabaletas imperiales de Maximiliano y de Díaz o con la finca veraniega presidencial diseñada por Ives Limantour sobre la orilla del lago artificial, hoy recinto universitario llamado Casa del Lago. Ni los vecinos de Polanco ni los de Las Lomas se sienten bienvenidos a esos espacios que marchan a otro ritmo, a uno que les es culturalmente

ajeno. Actualmente, cualquiera tiene acceso (y nótese que cuando se dice "cualquiera", los que no se sienten cualquiera se autoexcluyen), y para miles de chilangos no hay domingo sin Chapultepec. Si el Zócalo fuera el alma de la ciudad, Chapultepec sería su corazón, su sangre caliente y su ánimo sensual. Pero no podemos, al mismo tiempo, hacer abstracción de la precaria situación económica de los visitantes del bosque justificándola con el argumento de que ellos son felices y se divierten con lo más inmediato; seguramente, si hiciéramos una encuesta, la gran mayoría preferiría pasar su fin de semana en Acapulco, lo que ante los niveles salariales del proletariado resulta un chiste bastante cruel.

Adelante, avanzando rumbo a México por el auténtico Paseo de la Reforma, encontramos la zona administrativa, la de los números precisos, los edificios elevados que impiden la vista del paisaje. Casas de cambio, agencias de viajes y sedes de líneas aéreas nos muestran que ha habido un cambio espacial, pero sobre todo nos lo muestra la gente, los turistas de habla extraña, los oficinistas, los satélites de la Zona Rosa. El reino del peatón y de las bicicletas para rentar se ha quedado atrás. Acá impera de nuevo el auto y esto se nota de inmediato por el eterno embotellamiento que caracteriza a las primeras cuadras de este largo tramo. Esta es la Reforma identificada con la burocracia y con la clase media con aspiraciones socioeconómicas, y que se diferenciará de aquella otra clase media baja que vive allende el nuevo edificio de la Lotería Nacional, donde otra vez el Paseo cambia de aspecto y de rumbo, girando un poco al Norte y apuntando al Cerro del Tepeyac. Alguna administración colocó varios pares de estatuas de esas que pertenecían a los estados de la República, en este último tramo para darle cierta homogeneidad al Paseo, pero aún con su presencia es claro que la Reforma que lleva a un costado de Tlatelolco no es la misma Reforma que lleva a un costado de Bosques de Las Lomas. Una riqueza vomitiva es ostentada y presumida por "las generaciones de gringos nacidos en México" (para nombrarlos como lo haría Carlos Monsiváis) que habitan en este extremo de la ciudad arrancado al bosque, mientras que Tlatelolco condensa la frustración de una clase media que vio truncadas esas aspiraciones por el proceso histórico de un país que no fue "cuerno de la abundancia" más que para unos pocos: los del otro extremo.

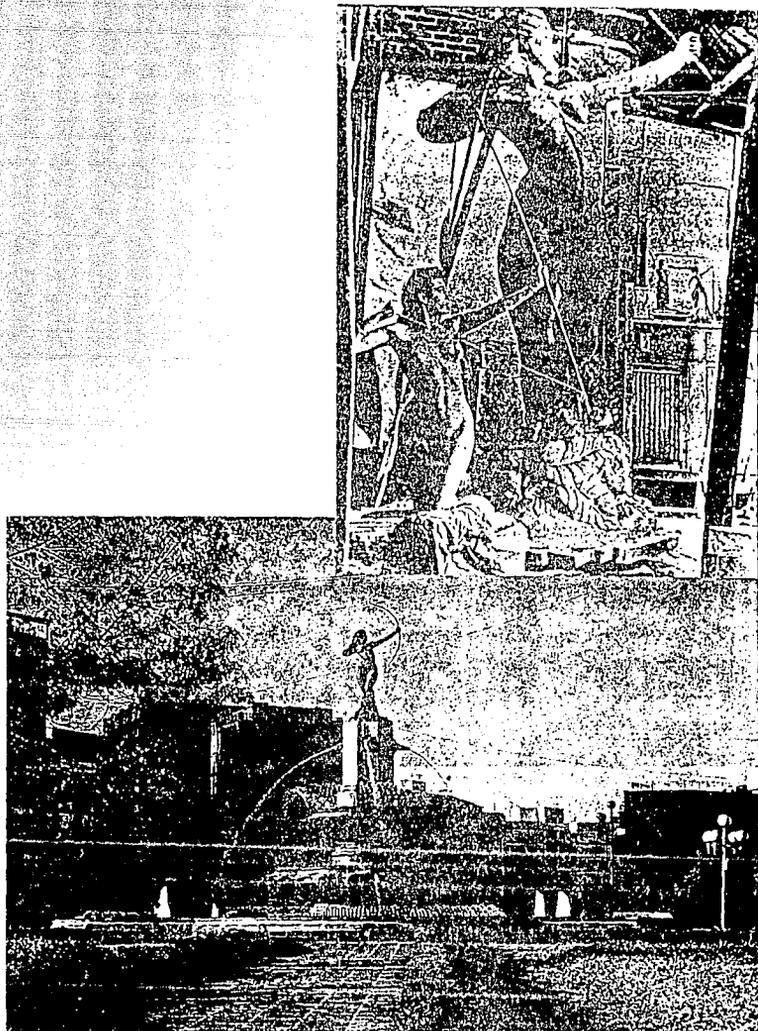
LOS INDIVIDUOS LIBRES SON DE BRONCE.

Quizá lo más significativo en el trazo de Paseo de la Reforma sea aquello que no se ve de inmediato, pero que ahí está, tan firme como las piedras y los bronceos convertidos en personajes históricos. No es casual que una mentalidad positivista y liberal haya destacado precisamente los valores que estas corrientes del pensamiento sostienen: la individualidad, realizada en la monumentalidad que engrandece a un solo hombre como creador de historia, y el carácter progresivo del desarrollo histórico reflejado en la secuencia de monumentos a esas individualidades que miran hacia el centro de la ciudad y de la patria de todos

los mexicanos. El progreso positivista muestra claramente su creencia en la acumulación de hechos a través del tiempo, mediante la creación de símbolos a través del espacio, de un espacio lineal, unidireccional, preciso. El mensaje cifrado parte de Chapultepec, un castillo europeizado que desemboca en una calzada que evoca a los Champs Elysées parisinos; saluda al Ángel de la Independencia que nos hizo nación y se detiene más adelante a recordar que nuestro origen también le concede crédito al esplendor mexica encarnado en Cuauhtémoc, a su valor, a su condición de noble, a su "raza" que entregó parte de su sangre. Por último acaricia al navegante Colón, génesis y luz de esto que somos, para después dar vuelta a la derecha sobre Avenida Juárez y pasar frente al hemiciclo dedicado al Benemérito de las Américas. Para quienes digan que la Revolución Mexicana cambió esta forma de ver la historia y el orden espacial, sólo basta seguir nuestra marcha al Zócalo para transitar por Madero, cuyo nombre se oficializó evidentemente con el triunfo del movimiento armado que sepultó la nomenclatura anterior que la dividía en San Francisco primero, y en Plateros, más próxima al Zócalo. Así arribamos felizmente a la Plaza de la Constitución, nombre por cierto, que no se debe a la constitución carrancista de 1917, sino a la de 1812, de Cádiz, España, lo que no le hace perder sentido ni continuidad a la visión positivista de la historia, sino que lo reafirma. (30) La que hasta aquí recorrimos parece ser la avenida Reforma original, la de las intenciones de Maximiliano y de Porfirio Díaz. La Reforma que se extiende hacia Las Lomas por el Oeste y hacia la Villa por el Noreste, son anexos a esta intención que, no obstante, también merecen ser estudiados.

LA DIANA TAMBIEN.

También de bronce, la deliciosa Flechadora de la estrella del Norte ha roto, durante sus tres domicilios a lo largo de Reforma, con la línea épico-heróica de los liberales que gustaban de esta monumentalidad. La popularmente conocida como "Diana Cazadora", no es ninguna mujer patriota ni representa situación histórica alguna. De hecho las instrucciones explícitas para la realización de esta escultura encargada por el presidente Manuel Avila Camacho, fueron, según se sabe: "Que no sea nada histórico, que se rompa la secuela histórica de la avenida". (31) Inicialmente, cuando Juan Olaguíbel la terminó de esculpir en 1942, la Diana Cazadora fue puesta en la entrada principal del Bosque de Chapultepec, vigilada a la distancia por los leones que cuidan dicha entrada y que fueron orden de don Venustiano Carranza. Para 1967 fue retirada de su pedestal para desnudarla completamente, pues por presión de la "liga Mexicana de la Decencia", cuyo miembro más poderoso era nada menos que la esposa de Avila Camacho, se le había colocado desde su primera exhibición, un ridículo taparrabos. Es válido interrumpir aquí para preguntar como lo hace Georgina Morett: ¿Sería que querían ocultar, con el frío metal, sus cálidas miserias? (32) En realidad la Diana original fue sustituida en ese año por la actual, una figura idéntica, gemela de aquella que fue llevada a Ixmiquilpan, Hidalgo. La nueva Diana en 1974, a causa del gran proyecto vial



A la orden de "que no sea nada histórico", Juan Olaguibel esculpió a la Diana para romper la secuencia solemne de Paseo de la Reforma. El simbolismo llevó a guardar la identidad de la modelo de esa amante de los ciudadanos hasta hace bastante poco tiempo, en que se divulgó también a causa de su cambio de la glorieta de Ródano (donde fue tomada la postal), a la glorieta del cine Diana. (Revista Macrópolis, 1º julio de 1992)

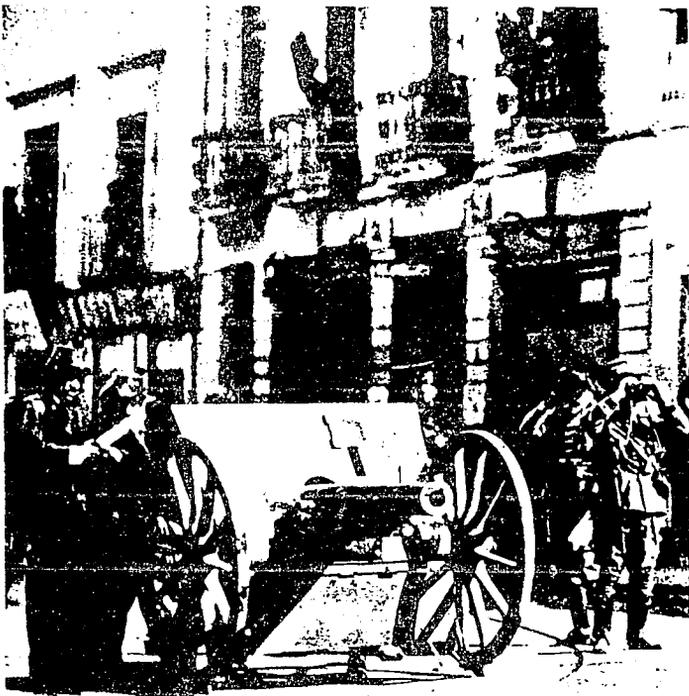
de Circuito Interior, fue mudada a una inhóspita semiglorieta llamada Triángulo de Ródano, donde apenas se le podía mirar. Sólomente por no dejar pasar la similitud con la escenita moralista recién mencionada, recordaremos el retiro de una serie de esculturas de Gabriel Ponzanelli que mostraban desnudos femeninos y que estaban colocadas a lo largo de la Avenida Miguel Angel de Quevedo. Fue capricho de Doña Paloma Cordero de De la Madrid la censura impuesta durante el sexenio en que su esposo Miguel fue Presidente de la República bajo el lema de la "renovación moral de la sociedad".

Desde 1992, a sus cincuenta años, la Diana ocupa una tercera morada en la glorieta de Río Mississippi y Paseo de la Reforma. Presiones de algunos personajes civiles capitalizadas por el Departamento del Distrito Federal, hicieron posible el multimillonario traslado. Así pues, la mañana del domingo 5 de julio de ese año, la gente comenzó a arremolinarse a lo largo del trayecto que separa las calles de Ródano y Mississippi para observar por atracción mágica y áltamente simbólica, el singular suceso. La gente aplaudió y lloró; se adueñó por unas horas de los carriles inalcanzables de alta velocidad en Reforma y le echó porras a la dura y dulce mujer en un gesto popular sencillamente impresionante. Difícilmente la gente se reuniría conmovida a ver la reinstalación del Colón, del Cuauhtémoc o de los Niños Héroes, pero se trataba de la Diana, la flechadora de ciudadanos que ahora se conformarán con verla desde la acera opuesta como al amor imposible que existe a otra escala, en otra espacialidad prohibida para los no-automovilistas.

BUCARELI, EL VIEJO PASEO NUEVO Y EL CABALLITO.

Por su parte, el paseo de Bucareli, de mayor antigüedad, también está cargado de simbolismos históricos, aunque ciertamente la concepción que lo ideó no era de corte positivista ni estrictamente liberal, pero la serie de modificaciones aplicadas sí. Estas modificaciones que ha sufrido en sus más de dos siglos de existencia, dejan ver una intención de algo que hoy llamamos "modernización" y que se corresponde con la anterior idea del "progreso" como acabamos de decir; para ellos, lo antiguo pierde vigencia y es necesario sustituirlo por algo más nuevo, más moderno. Como ejemplo de ésto está la demolición de su fuente mayor sobre la glorieta central con el objeto de erigir ahí un gran monumento para Benito Juárez, mismo que nunca llegó a verificarse, acto de omisión que se conjuga con la remoción del Caballito para trasladarlo frente al Palacio de Minería con la intención de despejar el paso al progreso automovilístico también durante la era de los ejes viales. En vez del Juárez fallido, Don Porfirio inauguró en Bucareli sobre esa glorieta el Reloj Chino simultáneamente a la inauguración de la Columna de la Independencia. Más tarde, un cañonazo también simbólico lo destrozó durante la Revolución, en la decena trágica de 1913, pero una restauración igualmente simbólica se hizo para conmemorar el centenario de la consumación de la Independencia en 1921.

Durante la "Decena Trágica" de 1913, los cañones destruyeron algunos edificios de la ciudad. Aquí se ve el reloj de Paseo de Bucareli afectado por la batalla, (Crónica Ilustrada de la Revolución Mexicana, tomo 2)

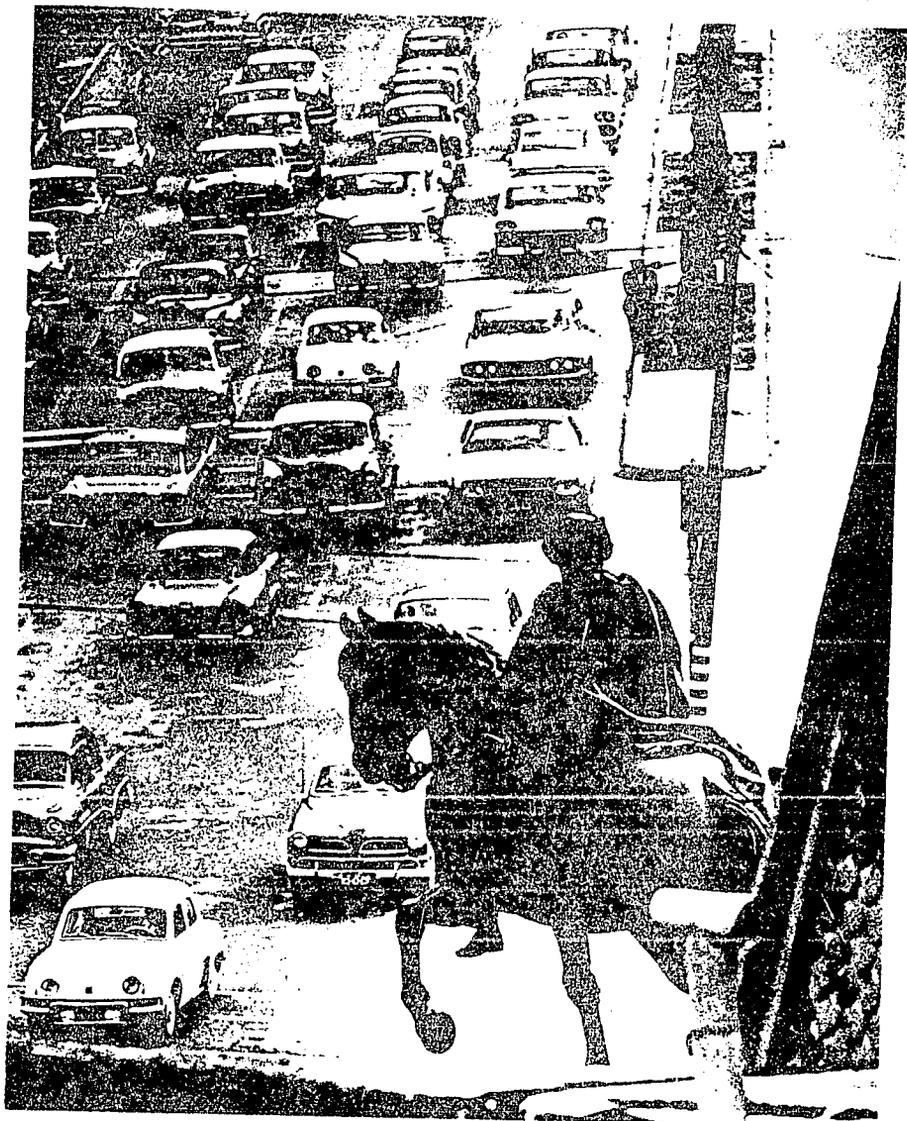


El Paseo Nuevo, Bucareli, antes de ser transformado por la modernidad en una calle cualquiera. (Martha Fernández, *Crónica Gráfica de la C. de México en el centenario de la independencia*, p. 62)





Con la expansión de la Ciudad de México, el centro perceptual y comercial pasó a ser el Caballito, como lo indica el anuncio del Fraccionamiento La Verónica. (Katzman, arquitectura del siglo XIX en México, p.34). La estructura del Palacio Legislativo del porfiriato fue desmantelada y convertida en monumento a la Revolución. (Enrique Espinosa, Compendio cronológico 1521-1980, p.129). Muchos símbolos han mudado; los indios verdes pasaron del extremo de Paseo de la Reforma al Norte de la Ciudad. (Katzman, op.cit., p.31)



Frente a frente; el automóvil-símbolo y El Caballito. Al final de la batalla la ampliación de las vialidades para el circuito interior derrotó a la estatua de Carlos IV y la hizo desplazar hacia enfrente del Palacio de Minería convirtiendo aquel importante punto de referencia en un cruceo aborrecible y sin identidad. (Salvador Novo, New mexican grandeur, foto n.4)

El 8 de diciembre de 1775, el virrey Antonio María de Bucareli, vio el estreno del paseo que desde su llegada al poder había dispuesto. Otras fuentes lo adornaban y por el sur terminaba en la garita de Belén. El Caballito marcaba su límite norte y el ancho que tenía era considerablemente mayor al actual, acosado por construcciones nuevas que lo acabaron. Desde mediados de 1992, una gigantesca escultura amarilla que pretende evocar la cabeza de un caballo, se levanta frente al rascacielos de vidrio bautizado como Torre Caballito, en la esquina nor-noreste de lo que fue una de las glorietas más importantes de la ciudad y que ahora es un crucero carente de toda personalidad y belleza. La estatua ecuestre del rey Carlos IV fue esculpida por Manuel Toisá (1757-1816), su escultor de cámara, quien fuera director de Escultura de la recién fundada Academia de San Carlos de la Ciudad de México. (33) El valor del Caballito radica en su belleza y calidad, según los entendidos, y su simbolismo para los mexicanos proviene de sus casi dos siglos de antigüedad, de su cabalgar por muchos rumbos de la ciudad, incluido el Zócalo. No importa si es un antiguo rey de España (entre 1788 y 1808) quien lo monta o si fue su creador el mismo artista que decoró las torres y el frontis de Catedral, lo verdaderamente relevante para el observador consiste en el caballo montado por un jinete, y mejor aún, por un rey, cualquiera que sea. El Caballito llegó al cruce de las actuales Bucareli y Juárez para sustituir una fuente que originalmente contaba con una figura antropomorfa sobre esa glorietta conocida como de la Victoria. (34) El Paseo Nuevo enlojecería y sería sustituido en rango por el Paseo del Emperador, lo que en un determinado momento traería cierto abandono para Bucareli: "Marroquí se quejaba -dice Tovar de Teresa- de cómo Lerdo de Tejada puso tanto interés en el Paseo de la Reforma y se olvidó de Bucareli". (35) Esa urbanización es la que hoy hace de aquellos, dos vialidades completamente diferentes.

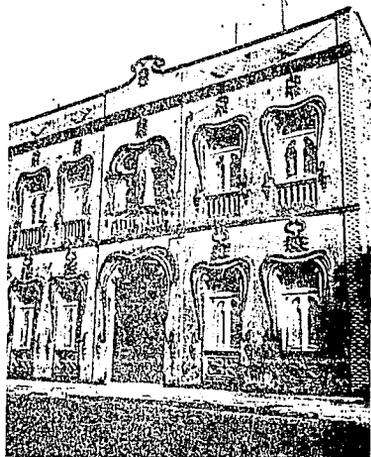
Quizá un antecedente de su deterioro pueda ya situarse en 1684, cuando el Conde de la Laguna, entonces virrey de la Nueva España, ordenó a los frailes carmelitas que frecuentaban esa zona, la tala de 13,750 cipreses con el pretexto de impedir que durante el otoño, las hojas de esos árboles se precipitaran sobre el acueducto que atravesaba la parte sur del Paseo Nuevo alterando el sabor del agua que recibían en México los consumidores. (36) Lo cierto es que esa histórica tala por sí sola no acabó con Bucareli, sino que lo hizo la acelerada urbanización que se extendió hasta los límites mismos del camino rompiendo la perspectiva y terminando con un agradable paseo que a diferencia de la Reforma, proporcionaba a los caminantes sombra casi todo el día por la orientación Norte-Sur que impedía el paso franco de los rayos del Sol en la mañana y en la tarde. La desaparición de la plaza de toros ubicada anteriormente en el actual cruce de Bucareli y Reforma, la demolición de la Garita de Belén y el retiro de fuentes y bancas y la reducción de glorietas, hace comentar a Guillermo Tovar de Teresa que con la modernidad, "Bucareli se convirtió así en una calle más". (37)

15.-LA ARQUITECTURA, EL URBANISMO Y SUS SIMBOLOS.

Un estudio semiótico más profundo tanto del Paseo de Bucareli como de los tres principales tramos que componen el de la Reforma, podría arrojar mayor información sobre los momentos históricos que fueron conformando la espacialidad urbana. El tema es inagotable porque los espacios públicos y la arquitectura simbólica de los lugares mencionados tampoco tienen fin. Ello obliga a seguir concretando con ejemplos aquello que se quiere decir y a escogerlos dentro de una secuencia espacial y temporal que permita efectuar recorridos para ejercitar la percepción y para intentar captar los puntos de referencia y los elementos que para la gente se hacen significativos. Por eso ya se ha planteado la incorporación de edificios, calles y monumentos aledaños al ejemplo de los paseos de Bucareli y de la Reforma, así como la bifurcación advertida de este último, cuyos ramales se dirigen, uno a La Villa de Guadalupe y otro, por Avenida Juárez, a la Plaza de la Constitución. Zonas habitacionales de importancia arquitectónica e histórica y construcciones de acceso público también serán mencionadas dentro de la identificación de símbolos.

LA EXPANSION URBANA; DE LA JUAREZ A LA GUERRERO.

Los periodos de inestabilidad política del siglo XIX se reflejaron en la escasez de obras urbanas debido al reducido presupuesto con el que los diversos sectores sociales contaban. Los años de paz y especialmente el porfiriato, fueron pródigos en arquitectura y obedecieron en sus estilos a las corrientes del pensamiento que imperaban. Según Katzman(38), la Ciudad de México no cambia mucho ni en límites ni en características entre los planos elaborados por Diego García Conde (1793) y el de Bauekeller (1845). Es alrededor de 1860 en que algunas manzanas empiezan a incorporársele por el rumbo del poniente iniciando así una primera etapa de expansión que según María Dolores Morales (39) dura hasta 1883. El ayuntamiento de México tenía interés en promover la expansión y dio facilidades a fraccionadores y constructores. Es entonces cuando se traza una de las primeras colonias originales para obreros que tuvo la ciudad: la Guerrero. Una segunda etapa puede marcarse por la más o menos rápida lotificación de algunas colonias para clases medias y populares entre las que destacan la San Rafael y Santa Julia por el Oeste, la Morelos por el Norte y la actual colonia Doctores (Indianilla e Hidalgo) por el Sur.(40) Durante el siglo XIX había permeado la asociación de lo residencial con lo campestre. Las avenidas preferían ser paseos arbolados, las plazas ser parques, los restaurantes ser tivolis y los patios de las casas ser jardines tipo inglés. Las primeras casas de campo que escoltan al Paseo de la Reforma se construyen en 1880, y aunque el delirio por los jardines se pierde, la urbanización tipo europea continúa por las actuales Insurgentes, Oaxaca y Alvaro Obregón.(41)



Casa construida en 1885 sobre Paseo de la Reforma. Arquitecto Carlos Hall, y Art Nouveau en la Colonia Roma. (Katzman, Arquitectura del siglo XIX en México, p.135, y Arquitectura contemporánea mexicana, p.71, respectivamente)

El nuevo siglo comienza con un gobierno sólido que ha dado "paz y prosperidad" a la ciudad merced a una dictadura que mantiene el terror y el "atraso" en el campo. Como dijimos en la primera parte, se desarrollan las comunicaciones en el país aunque se abole la libertad de expresión, se equipan las ciudades aunque se explota hasta la muerte a los campesinos, y México "progresa" aunque consolida sus miserias. En este contexto florece bastante bien la arquitectura y la capital de la República crece como nunca antes. La tercera etapa de expansión dispara hacia los cuatro puntos cardinales nuevos fraccionamientos pensados con la racionalidad ya asimilada, para los distintos grupos socioeconómicos que coexisten en México y que se necesitan mutuamente. Lo más exclusivo para las familias ricas que dejan el centro, serán los despoblados llanos en que se levantan las colonias Cuauhtémoc y Juárez, al norte y sur del paseo de la Reforma respectivamente. Después la Roma, la Condesa, y con destinatarios más humildes, Peralvillo al norte y Cuartelito (la Obrera) al sur. La traza ortogonal de las nuevas colonias se inserta ya en una lógica abiertamente capitalista en la que los especuladores son también los promotores del alza del valor de los terrenos porque además ellos mismos instalan los servicios en el caso de las zonas de élite, mientras que las populares tendrán que esperar incluso años para ser dotadas. Como dijimos, dicha traza, cuando menos en lo que a las colonias adyacentes a Reforma respecta, se orienta de noroeste a sureste y de noreste a suroeste, lo que quiebra con el damero de la trazas española y prehispánica.

La transformación del centro no sólo se dio en cuanto al cambio en el nivel socioeconómico de sus habitantes, sino en el retiro paulatino de los talleres y fábricas para dejar el espacio especialmente a las ventas. Ahí se construyeron edificios gubernamentales de gran presencia y con toques arquitectónicos que emulaban las obras europeas, mientras que opuesto a ello y a las lujosas residencias, la mayoría de los habitantes de la ciudad mendigaba un petate en los llamados "mesones" para recostarse por las noches antes de volver al trabajo. (42) La influencia francesa fue clara en la arquitectura y en los decorados de las casas, pero también en los hábitos, en el lenguaje y en las modas que impactaban en las élites.

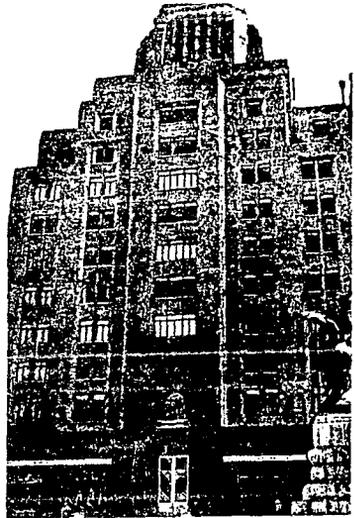
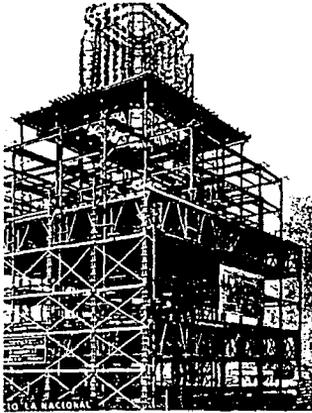
El 16 de septiembre de 1910, Don Porfirio convidó a sus invitados extranjeros al centenario de la Independencia con un paseo por Reforma y por la colonia Juárez. Ahí mostró casas y edificios construidos en concreto armado y acero, almacenes art-nouveau y calles con automóviles importados: Europa en pleno trópico. Así les demostró el progreso de México con imágenes que los visitantes conocían en sus nevadas ciudades pero que a pesar del encanto causado, no eran de la talla local. Pero copiar a París era la moda, copiar elementos de Berlín y de Londres nos aproximaba a la civilización. Y cuando los sueños de Porfirio Díaz se vinieron abajo y él se tuvo que mudar justamente a París, sus herederos revolucionarios profesaron una admiración parecida por el viejo continente y continuaron la urbanización de México con estilos originados en la colonia a los que calificaron

injustamente de nacionalistas. El estilo oficial de la Revolución Mexicana se llamó "neocolonial" e intentaba poner un freno al afrancesamiento de las construcciones porfirianas, pero en realidad recogía los simbolismos arquitectónicos más claros de la ideología criolla. "Carranza eximió de impuestos a quienes construyeran en [ese] estilo".(43)

Ya desde los años veinte, pero sobre todo más adelante, se empezaron a construir casas y manzanas enteras bajo este estilo ecléctico y -como apunta el historiador Carlos Tur- doblemente falso. Los "neos" en este caso no presentan nada nuevo en la arquitectura salvo confusión y demagogia, pues se apela al nacionalismo como oposición a la dictadura, pero se recurre a ideas arquitectónicas sin arraigo en México y sin mucha razón para tener éxito en una ciudad como la nuestra. No obstante también la importación de ideas del dorado Hollywood es recibida en México, y el estilo "neocolonial californiano" invade Las Lomas en 1935 y Polanco entre 1938 y 1946, y salpica también las colonias del porfiriato. A fines de los años cuarenta se iniciaron los trabajos de la obra arquitectónica más imoportante hasta entonces de este siglo: la Ciudad Universitaria. En ella se entremezclan en los espacios abiertos por el funcionalismo, varios estilos y soluciones que dependen de los grupos de arquitectos que la fueron proyectando bajo la dirección de Mario Pani, Carlos Lazo y Enrique del Moral.

El impacto de la Carta de Atenas favoreció la densificación del espacio con edificios elevados que cumplían algunas de sus sugerencias (ventilación, servicios, zonificación urbana) pero no combatían el hacinamiento sino que lo acentuaban. El edificio más alto hasta antes de que se presentaran los rascacielos había sido el de La Nacional, de 10 pisos, en el actual cruce de Eje Central y Avenida Juárez. Otros, como el Hotel Reforma de 1934, le siguieron para marcar un vértice importante con la Torre Latinoamericana en 1950. Para entonces las técnicas y los estudios sobre materiales permitían llegar a tal verticalidad, y más tarde hicieron realizable la concepción temprana más parecida a los postulados del CIAM con la unidad Nonocalco-Tlatelolco, que contó hasta los sismos de 1985 con 147 edificios que albergaban mucho más de los 70 mil habitantes contemplados. Este conjunto fue construido entre 1960 y 1964 por el mismo Mario Pani y asociados. Fue también este arquitecto quien trajo a México la idea del condominio, de la propiedad conjunta de un edificio, cuyo primer ejemplar se situó justo sobre Paseo de la Reforma en esquina con Río Guadalquivir. La tesis de Pani, dice Manuel Larrosa, es la de "hacer accesibles a un mayor número de personas los valores urbanos".(44)

La arquitectura funcionalista especializada encuentra en los años sesenta sus más grandes ejemplos con el Museo Nacional de Antropología, y con las instalaciones deportivas utilizadas para las olimpiadas de 1968 y para el campeonato mundial de fútbol de 1970: la Villa Olímpica y el Estadio Azteca. Del primero de los tres hablaremos con mayor detenimiento porque es una de las digresiones obligadas en la marcha por Paseo de la Reforma debido



El uso de nuevas técnicas y mejores materiales hacen posible la construcción de edificios de gran altura, el primero de los cuales es el de La Nacional, ubicado en la esquina actual de Av. Juárez y Eje Central. Así el espacio urbano adquiere otra dimensión. Arquitectos Ortiz Monasterio, Calderón y Avila 1930. (Katzman, Arquitectura contemporánea mexicana, p.125)

a su simbolismo y a la lectura histórica e ideológica que de él podemos hacer. Por lo pronto damos por concluido este apartado incompleto y parcial con el señalamiento de que la arquitectura de los últimos años es todavía un reflejo más claro de que la influencia urbanística está perfectamente localizada y sus flujos vienen de los Estados Unidos.

MISCELANEA SIMBOLICA.

Esta tesis no da para el análisis de todos y cada uno de los símbolos que marcan el espacio urbano por más que se intente limitar el recorrido al solo Paseo de la Reforma. Conviene sin embargo hacer una enumeración de la cantidad de objetos visuales y de ámbitos perceptuales que uno descubre (a riesgo de omitir algunos) en su tránsito detenido por esta histórica vialidad. Es importante recalcar que cada símbolo constituye una marca de territorialidad que identifica a la gente que espacialmente se vincula con él, ya sea porque dicha marca representa un sentido de pertenencia territorial, o sencillamente porque hace más fácil la lectura de la ciudad para sus habitantes. En ocasiones estas marcas que avisan de los límites reconocidos como territorio por algunos habitantes de las inmediaciones, no son placas ni estatuas, sino simples pintas (graffitti) en una barda, basureros improvisados, comercio informal de fijo y otras manifestaciones de las que no hablaremos ahora. Vayamos pues al último recorrido por la misma ruta que presenta esta tesis y miremos con desafortunada rapidez esas marcas sobre el espacio.

Salgamos a la luz por donde sale la mayoría de la gente, salgamos del Metro con dos concurridas opciones: Metro-Chapultepec, o Metro-Auditorio. La primera constituye un núcleo territorial en el que se centran bases de peseras y de autobuses de la Ruta-100, envuelto todo ello en una nube de puestos de comida y de negocios informales que apenas permiten el paso de los usuarios. A unos minutos a pie rumbo al Norte aparece predominando un nudo de vialidades rápidas el Paseo de la Reforma cerca de donde estuvo la Diana Cazadora en un principio y prácticamente a la entrada del Bosque de Chapultepec. La segunda opción nos expulsa del flujo subterráneo por una escalera que da a un costado de la explanada del "Nuevo Auditorio Nacional", puesto en servicio por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos "como un espacio de arte y cultura para los mexicanos", según reza la placa que conmemora su inauguración el 6 de septiembre de 1991. La renovación del Auditorio es una de las obras más vistosas de la ciudad de lujo que propone Carlos Salinas para ser visitada y vivida por mexicanos de lujo que puedan pagar alrededor de diez salarios mínimos por evento al interior de este escenario. Si por desgracia uno no es de los llamados a traspasar las enormes rejas que lo protegen, se conformará con dejar caer la vista desde lo alto de las escalinatas hasta el otro lado de Reforma en donde varios rascacielos de ensueño se confunden con el cielo gris reflejado apenas por los espejos de su revestimiento. Detras de ellos, Polanco, las embajadas, las grandes casas de las que hablamos en estilo neocolonial californiano y las calles llamadas

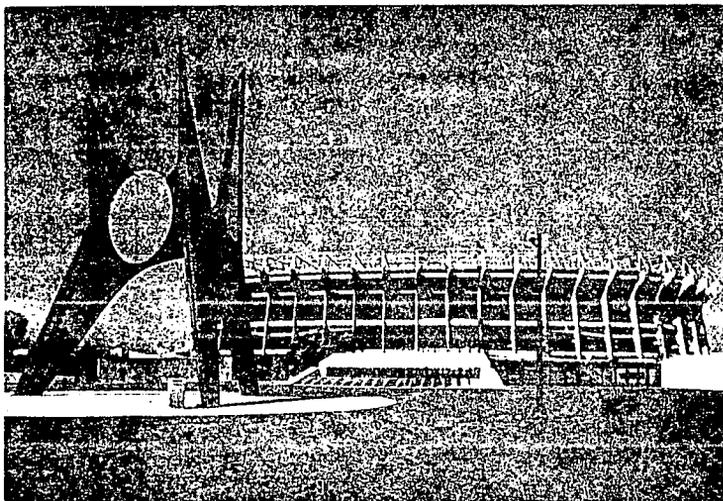
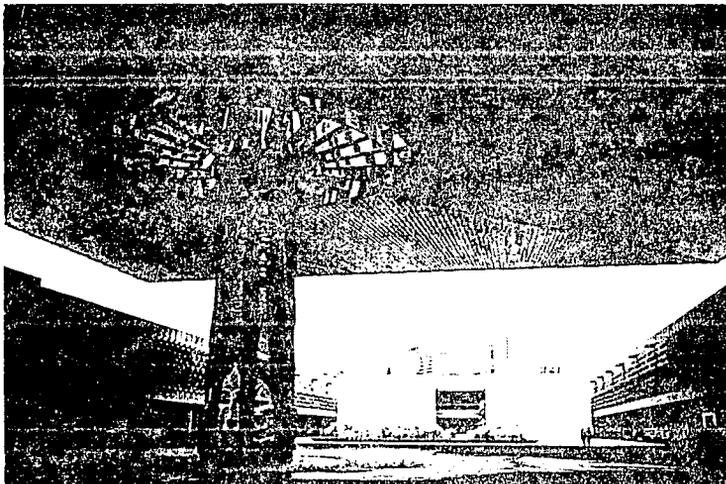
Arquímedes, Aristóteles, Platón, Homero, y también Newton, Galileo, Moliere, Dickens. De verdad que nada desentonan, y en la heterogeneidad luce un obelisco en la puerta misma de Polanco levantado a la memoria de Simón Bolívar (1783-1830) desde los inicios mismos del fraccionamiento a finales de los años treinta. Entre el obelisco y las puertas del Auditorio cabaiga en bronce y sobre una pirámide el Gral. Joaquín Amaro (1889-1952), "organizador del moderno ejército mexicano" y custodio perenne del Campo Marte, situado a su costado oeste.

Rumbo al poniente, sobre el punto de ruptura entre la Reforma popular y la que asciende por las Lomas, está el paso a desnivel con el Anillo Periférico, y sobre él una glorietta inaccesible en la que de está desde 1952 el monumento a los trabajadores petroleros, escultura de Juan Olaguibel quien ya años antes había dado vida a la Diana. La fuente de petróleos es de esos símbolos del populismo posrevolucionario que se expresaron en la monumentalidad, quizá en el muralismo también, aunque parece ser que la pintura de motivos nacionalistas tenía móviles más propios, más originales. Como sea, el populismo de hoy es más "moderno" y difícilmente ordenaría monumentos como éste o como el que está ubicado a la salida de la Ciudad de México rumbo a Cuernavaca en homenaje a los trabajadores camineros.

Regresando en dirección a México desde nuestra estación de Metro de partida (Auditorio), se encuentra en espacio de unos cuantos metros pero en cuatro esquinas diferentes, los símbolos de la amistad con Sudcorea, Gran Bretaña y la extinta Yugoslavia, y una figura en metal esculpida por Sebastián y "entregada al pueblo de México" en 1987 bajo el nombre de Cabeza de León Rojo. Los otros tres son, una el famoso Pabellón Coreano en la esquina con Molino del Rey (calle que por cierto conduce hasta la estatua de Francisco I. Madero ubicada frente a la residencia presidencial), donado a nuestro país en 1968 siendo la réplica de aquel en donde se declaró en Seúl la independencia coreana; otro, la figura caminante y pensativa de Sir Winston Churchill (1874-1965) mirando al suelo con el aire del premio Nobel de literatura y no del primer ministro durante la guerra, y más adelante, la estatua del Mariscal Josip Broz Tito (1892-1980), héroe fundador del rompecabezas yugoslavo, muerto en 1980, diez años antes de que las piezas de su obra se dispersaran para siempre. Este es el Paseo de la Reforma, la avenida más simbólica del país.

EL MUSEO.

Reforma atraviesa de este a oeste el bosque urbano de Chapultepec y en su parte norte aloja al Museo Nacional de Antropología desde 1964. Fue proyectado y construido por Pedro Ramírez Vázquez, Rafael Mijares y Jorge Campuzano durante el sexenio de Adolfo López Mateos. Como elemento simbólico el museo alcanza grados de excelstitud, más por su contenido que por su arquitectura. Para abrir boca sobre la banqueta del mismo Paseo descansa el monolito teotihuacano hallado en Coatlinchan, Estado de México y "donado gentilmente" (así dice la placa) por sus pobladores en el año de



Las estructuras destinadas a al espectáculo. El Museo Nacional de Antropología, con su sala central dedicada a la cultura mexicana, al símbolo del centralismo histórico, y el Estadio Azteca. Tarjetas postales.

la inauguración del museo. Se dice que representa una deidad del agua y como era costumbre antes de que se masificara la televisión, la población lo bautizó como "Tlaloc". Por cierto, estos nombres populares como el de Tlaloc, el de la Diana, el de los Indios Verdes o el del mismo Zócalo, no conocen ya parangón dado que los simbolismos ahora son mucho más cuidadosos que antes porque denotan demasiado poder territorial, y ciertamente también porque los medios masivos de difusión se encargan de consolidar la nomenclatura y las versiones oficiales de todo suceso antes de que a la gente le dé tiempo de opinar. Así, manipulados, al pan pan y al vino vino, a los nuevos edificios por su nombre, igual que a los modelos de automóvil, aunque estos nombres antes nos parecieran impronunciables: World Trade Center, Hyatt Regency Shadow, Thunderbird. Ya nadie hablará de una casa "estilo barco" ni apodará a los edificios con nombres tan sugerentes como el de "la mazorca" (ubicado en el cruce de Viaducto e Insurgentes); los taxis se llaman taxis y no "cocodrilos", y los Ruta-100 jamás volverán a conocerse como "chatos".

Regresando al tema, el Museo Nacional de Antropología es reconocido como una de las obras realizadas ex professo de mayor éxito en el ambiente arquitectónico. Se habla de él como el mejor museo del mundo en su género y consta de 9 salas que coinciden con las principales manifestaciones prehispánicas reconocidas por los especialistas en el momento de la construcción. La primera es una "introducción a la antropología" y a la historia del México antiguo, la segunda revisa los "orígenes" del poblamiento del territorio que hoy ocupa la República Mexicana, la tercera agrupa curiosamente las explicaciones del "preclásico" y de "Teotihuacan", la cuarta es la sala "Tolteca" y la quinta sin duda y conscientemente, es la sala principal del museo porque en ella se guarda la memoria de los mexicanos: "En tanto exista el mundo, continuará la fama y la gloria de México-Tenochtitlan", está inscrito sobre el marmol de la entrada en la fachada que cierra el amplísimo patio interior. Aquí el simbolismo llega a la cumbre y la sede del imperio mexicana sigue siendo el ombligo del cosmos a pesar de la conquista y de los años. Los intelectuales que habitan esta ciudad en 1964 coinciden con los anteriores a 1519 porque a fin de cuentas, como ya lo tratamos páginas atrás, el simbolismo de la capital es doble en tanto que es el simbolismo de una metrópoli tributada y centralista como ninguna otra. Los gobiernos mexicanos desde 1821 -sugiere Carlos Tur- se han considerado élite, y como tal sólo han reconocido sus vínculos históricos con las élites antiguas, con los pipitín, con los diseñadores de la Piedra del Sol y del Templo Mayor, con los tlatoanis y no con los macehuales que echaban carga en las trajineras y que sembraban el maíz. Por eso el esplendor de las culturas "precolombinas", como las llamó López Mateos en la inauguración, cabe en las salas de la planta baja del museo, y a los vestigios culturales que aun subsisten se les ha dado un trato de auténticas piezas de vitrina con el deseo de que se extingan para que la museografía del primer piso cobre más valor. Todo ese primer piso alberga las salas de etnografía, pero las políticas de respeto a las comunidades indígenas parecen quedar encerradas en esas salas y dejar absolutamente abandonadas a las

etnias que hoy (en el quinto centenario) más que nunca sufren el peor atropello de su historia: la extinción de su cultura.

Así, con el homenaje a la nobleza mexicana que mira desde esa quinta sala a la nobleza criolla que a su derecha en el mapa despacha en Los Pinos, se encierra un simbolismo fácil de criticar pero difícil de resolver. Entre tanto, la sexta sala guarda las piezas de "Oaxaca", la séptima las del "Golfo" y la octava las del área "Maya". La última sala hasta donde llegan los aromas de la cafetería y donde concluye el recorrido redondo por el México antiguo, está dedicada a un grupo de culturas esparcidas sobre un área denominada Oasiamérica por los historiadores, enclavada sobre la parte "Norte" (nombre que toma la sala) del país y suroeste de los Estados Unidos.

Retomando la Reforma en la misma dirección, se encuentra enclavado igualmente en el bosque, el museo Rufino Tamayo, dedicado en vida por particulares (entre los que se veía la mano de Televisa) al gran pintor y retomado para su administración por el estado tiempo después cuando a la crítica le parecía inadmisibles la gerencia de un organismo privado sobre terrenos federales. En la medida que vayamos dejando Chapultepec, se perderá también la vista a veces imponente y otras veces cubierta de gris, del Castillo, y la noción del lago para remar y para ver de noche el baile de los cisnes, del trenecito y del zoológico para que los niños conozcan animales distintos a las ratas y los perros flacos. En la percepción colectiva del chilango medio, Chapultepec es un centro recreativo sin par, es una necesidad satisfecha, es un lugar donde probablemente la libertad se pueda sentir pedaleando una bici a medio domingo y jugando cascarita con la prole, o alquilando una lancha entre semana cuando los recreos de la secundaria dejaron de ser atractivos. Pero también el alma cultural de ese chilango medio vive en Chapultepec, no sólo por los museos citados y por el de Arte Moderno, sino también por la evocación constante de una historiografía patria grabada en las lápidas que señalan la bañera de Carlota y la vajilla de Maximiliano, la alcoba de Don Porfirio, el lugar donde cayeron cada uno de los Niños Héroes y hasta restos de la llamada fuente de Nezahualcōyotl. Por esos apuntes mostrados de manera esquemática y obedeciendo a esa visión positivista de la historia, los visitantes podrán darse cuenta de que estos territorios fueron invadidos en tres ocasiones cuando menos por tres diferentes ejércitos: los españoles, los norteamericanos y los franceses.

PERCEPCION MONUMENTAL.

El Paseo que comienza en la enorme reja y termina en Avenida Juárez ya lo hemos descrito, pero falta remarcar que es el Paseo que presenta objetos visuales monumentales que ni los

automovilistas se pueden perder. Primero la Diana, luego El Angel que el 28 de julio de 1957 se precipitó a tierra sacudido por un fuerte temblor. Según Peter Ward, el Angel "es una réplica del que se encuentra en Berlín" (45), del cual anuncia una guía turística, es el "descarado monumento en honor del militarismo prusiano". A decir verdad el Siegessäule (columna del triunfo) de Berlín terminada en 1873, no es gemela de nuestra Columna de la Independencia, aunque siendo Porfirio Díaz quien mandó edificarla, es probable que la inspiración arquitectónica haya sido originada en la obra que ocupa una enorme glorieta de la actual strasse des 17.Juni en la capital alemana unificada. Así, los champs élisées pueden no ser la única influencia urbana sobre el Paseo de la Reforma modificado en el porfirismo. Sea como sea, a la glorieta del Angel le sigue aquella otra que luce una enorme palmera a la que distrae visualmente el nuevo edificio de la Bolsa Mexicana de Valores. Otra vez, la ciudad del salinismo florece en la avenida de los símbolos y no podía ser en otra parte. El Centro Bursátil fue inaugurado por el presidente Salinas el 19 de abril de 1990 y dibuja en el aire una esfera y una cuchilla que apunta al cielo, ambas forradas de cristal. En los ejercicios de percepción urbana elaborados para esta tesis aparece en varias ocasiones.

De ahí hasta el final del tramo, se encuentran esparcidos hoteles, líneas aéreas y agencias de viajes. En el cruce con Insurgentes está el Cuauhtémoc y más adelante el Colón. Doscientos o trescientos metros al norte del primero, una explanada que esconde un estacionamiento subterráneo remata en el símbolo que no puede faltarle a todos los mexicanos: el monumento a la madre, solitaria, tal vez soltera y golpeada, pero fiel a su hijo en brazos. De vuelta sobre Reforma la estatua de Luis Pasteur (1822-1895), mínima en comparación a las anteriores. En la siguiente glorieta después de Colón, está el vacío que dejó el Caballito sustituido por la escultura amarilla de la que hablamos en su momento. En realidad fue toda la glorieta la que desapareció "liberando" el espacio para el flujo vehicular y tal vez para liberar la vista que desde Avenida Juárez se tiene sobre el Monumento a la Revolución, otro de los símbolos que la gente percibe más cuando piensa en la Ciudad de México. Recientemente esa parte de Juárez que conduce a la Plaza de la República donde se había proyectado el Palacio Legislativo inconcluso, cambió de nombre para llamarse precisamente Avenida de la República, y ostentar en días festivos emblemas de los 31 estados de la federación. El monumento fue construido con la estructura existente por Carlos Obregón Santacilia en 1933, y con perdón de la madre revolución, al verlo no se puede dejar de pensar en la monumentalidad de los edificios patrios de Roma ordenados por Benito Mussolini (1883-1945) justamente en los años en que se proyecta éste. Para pulir la blasfemia simbólica quizá sea oportuno decir que el líder fascista se llama Benito por el liberal mexicano que causó gran impacto en la mente del padre de Mussolini.

Desde el monumento, mirando al Este, se traza una línea recta que cruza las importantes calles de Bucareli y Balderas, la cual nos

LA PERCEPCION DEL ESPACIO URBANO.
"Representación de la Ciudad de México" según un estu-
diante de nivel licenciatura habitante del DF. Destaca
inmediatamente la presencia del Monumento a la Revolu-
ción y el Centro Bursátil, a la derecha y a la izquierda
respectivamente. (1991)



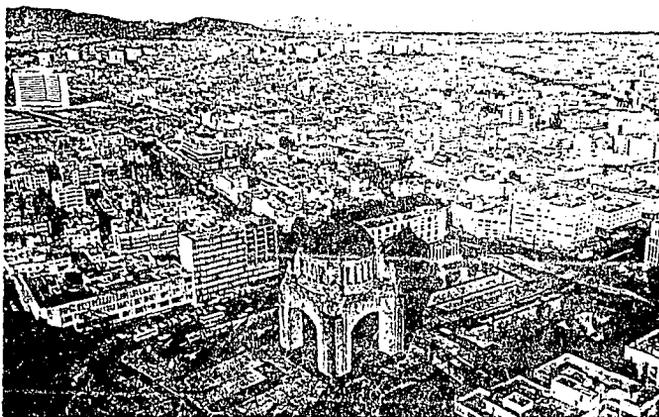
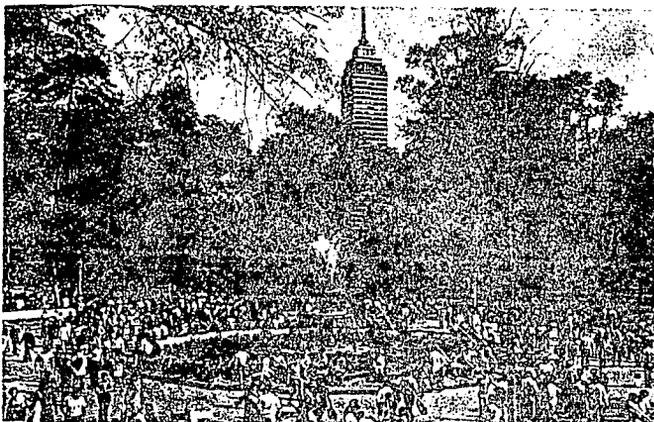
lleva a la Ciudadela de la decena trágica de 1913 y al jardín Morelos donde una estatua del general se levanta entre cañones. De regresar sobre Avenida Juárez se pasa a un costado de la Plaza de la Solidaridad, símbolo del Temblor (así, con mayúscula), de la Alameda Central y del Hemiciclo al Benemérito de las Américas, contemporáneo del Teatro Nacional, hoy Palacio de Bellas Artes. Este fue proyectado por el arquitecto Adamo Boari en 1904 pero terminado treinta años después con las resoluciones técnicas y artísticas de Antonio Muñoz y Federico Mariscal. "El Teatro Nacional iba a ser el marco adecuado al ambiente de refinamiento y abundancia de principios de siglo, pero se terminó de construir extemporáneamente"(46) El mismo Boari ejecuta el edificio terminado en 1907 para Correos, que queda enfrente y que Katzman clasifica como de estilo "gótico-plateresco español"(47).

DE LA ALAMEDA AL ZÓCALO.

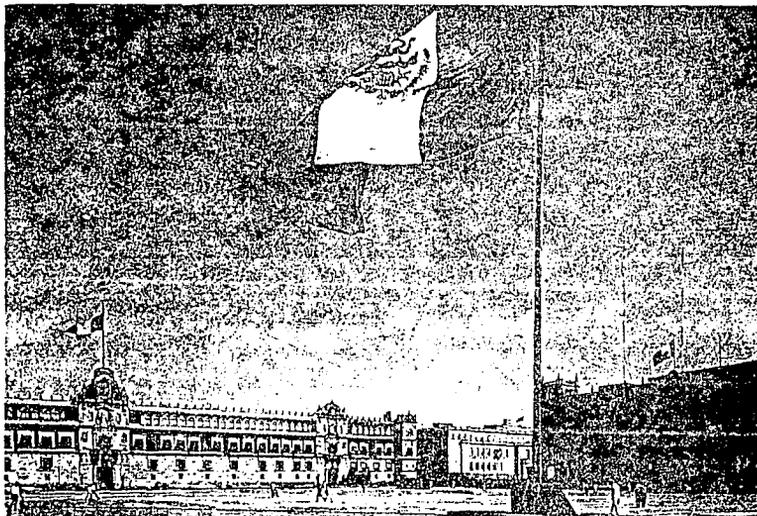
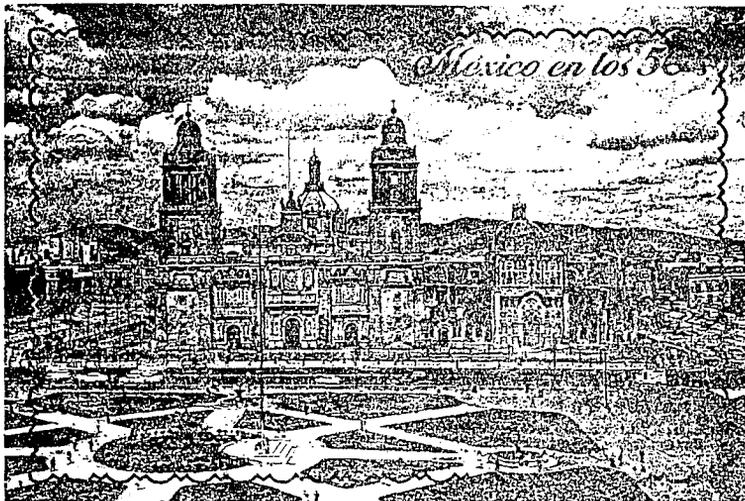
En el siglo XVII la Alameda, como se dijo, era cuadrada y más pequeña, pero su función colectiva era la misma que ahora con la diferencia de que entonces era un territorio exclusivo para las élites y que ahora cualquiera puede disfrutarla. Esto evidentemente le da un trato de espacio privado en esa época, mismo que ahora ha desaparecido para convertirse quizá en el más abierto de los espacios públicos. Gage, el viajero inglés conocido también como Fray Tomás de Santa María (1597-1656), hace una crónica de este parque alrededor de 1625:

"Los galanes de la ciudad se van a divertir todos los días, sobre las cuatro de la tarde, unos a caballo y otros en coche, a un paseo delicioso que llaman la Alameda, donde hay muchas calles de árboles en donde no penetran los rayos del sol. Vense ordinariamente cerca de dos mil coches llenos de hidalgos, de damas y de gente acomodada de la ciudad. Los hidalgos llevan, unos, una docena de esclavos africanos y otros con un séquito menor, pero todo los llevan con libreas. Las señoras van también seguidas de sus lindas esclavas, cuyas caras, enmedio de tan ricos vestidos y de sus mantillas blancas, parecen, como dice el adagio español, moscas en leche".(48)

Vetancurt (1620-1700) también menciona algunas de las actividades y resalta la descripción de las acequias que la cercan y de la pila de agua que tiene enmedio. Así aparece en el plano citado con anterioridad realizado por Gómez de Trasmonte. Para la primera mitad del siglo XVIII ya tenía las dimensiones actuales, y según Orozco y Berra contaba con 4 mil álamos y sauces y cinco fuentes. Para 1854, que es cuando Orozco y Berra describe, cuatro eran las rejas que servían de puertas a la Alameda, y eran las mismas que habían cercado la estatua del Caballito en su paso por el Zócalo.(49) La cerca de cantera circular de esa misma obra, se desmenuzó y hoy se encuentra esparcida en forma de bancas en los camellones de Paseo de la Reforma y en la propia Alameda Central. Siete cuadradas adelante de este antiquísimo parque se llega al Zócalo, núcleo de los poderes económico, político y religioso



El ambiente popular en la Alameda Central de finales del milenio y la cúpula del fallido Palacio Legislativo. Dos símbolos arrebatados a las élites.(Tarjetas postales)

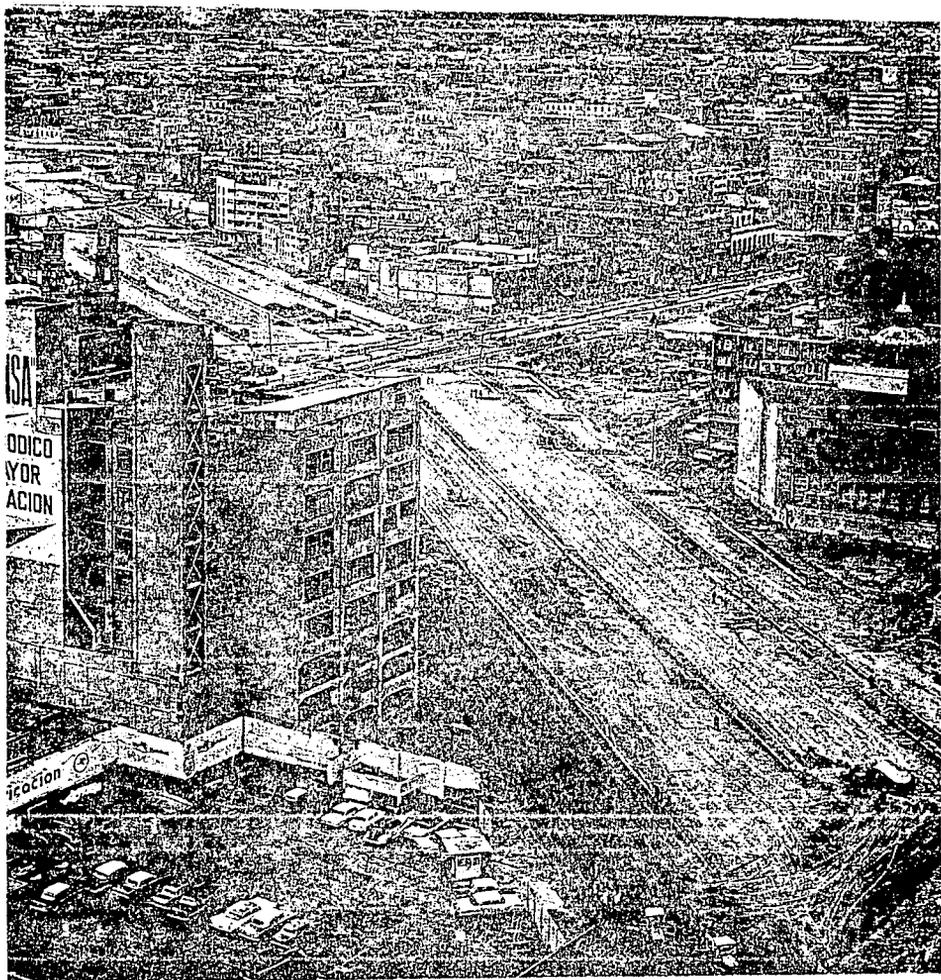


El Zócalo, final del recorrido simbólico. En su centro sólo ha perdurado el lábaro patrio, y en sus lados los poderes político federal, el poder político local, el económico y el religioso. (tarjetas postales)

desde su trazo, en los primeros años de la colonia. El Palacio Nacional, mira al poniente, o mejor dicho, cubre sus espaldas con la salida del Sol, como el templo mayor de Tenochtitlan, sepultado por más de cuatro siglos por la voluntad simbólica de los conquistadores. En 1750 el poder económico representado en parte por el Parián que ocupaba un cuarto de la plaza, se había expandido para exponer mercancía a todo lo ancho del zócalo que tuvo que reglamentar y limpiar para evitar el desarrollo de este problema. (50)

Durante el porfiriato se mandó traer, en un alarde centralista y siempre simbólico, la campana de Dolores con la que se dio el supuesto "grito" en voz de Don Miguel Hidalgo la noche del 15 de septiembre de 1810. "El siglo de las masas -dice José Joaquín Blanco- quería las plazas rotundas, categóricas: las plazas de masas". (51) Por eso Carranza eliminó los frescos que habían sido plantados en 1840 y abrió los espacios que en 1926 Plutarco Elías Calles definió en las alturas echándole encima un nuevo piso al Palacio Nacional para emparejarlo con las construcciones que lo acompañan. También José Joaquín Blanco hace ver que la talla del Zócalo es demasiado espacio público para un solo prócer y que ninguno a perdurado ni en bronce ni en mármol, sólo la enorme bandera nacional en el centro de toda la patria. A la izquierda del Palacio viendo el asta, están los edificios del poder local, del Departamento del Distrito Federal y el que fuera del Ayuntamiento y frente a ellos la Catedral Metropolitana, tan alta en sus torres como casi lo era el Templo Mayor de los mexicas. Y a la espalda del Departamento, los primeros almacenes gigantes: Liverpool y El Palacio de Hierro. Sería necesario una cantidad similar de tinta a la hasta ahora vertida en estas hojas para hablar con cierto decoro de todos los símbolos y objetos que han pasado por el Zócalo o que aún permanecen, pero lo hemos aquí tomado únicamente como una extensión de Reforma, como un flujo casi natural que desemboca en él tras seguir la ruta de Maximiliano.

El recorrido simbólico puede terminar ahí, con las omisiones incurribles de un trabajo dedicado a analizar los vastos espacios públicos de la Ciudad de México, pero puede y debe profundizar en el futuro para no desperdiciar las bases que se están dejando sentadas. De igual forma el recorrido a vuelo de pájaro tendría que regresar por nomenclatura a esa otra calle que también se llama Paseo de la Reforma y que conecta el flujo revisado con otro también muy simbólico hacia el Norte, donde sobre un cerrito están los testigos extemporáneos de la aparición de la Virgen de Guadalupe. Para llegar al Tepeyac, es necesario transitar cruzando la histórica calzada de Tlacopan por la que huyeron Hernán Cortés y Pedro de Alvarado con sus caballos y sus hombres mientras llovía a cántaros (según lo cuenta a lo romántico González Obregón) antes de regresar para conquistar Tenochtitlan. La calzada de Tacuba es uno de los cuatro ejes geométricos que equilibraba la antigua isla. Sobre Tlacopan, conocida ahí como Avenida Hidalgo en su cruce con el tramo más nuevo de Reforma, hay una estatua de Francisco Zarco (1829-1969) sobre un jardín triangular diseñado por Julio de la Peña y conocido oficialmente



La transformación de la escala de la ciudad repercute en la cultura urbana. Trabajos para la prolongación de Paseo de la Reforma. (DDF, La Ciudad de México, p.145)

como Plaza de la Reforma cuyo vértice lo componen el Paseo y la propia calle de Zarco. En esa placita el presidente Echeverría también develó en 1976 las estatuas de otros ocho reformistas entre los que figuran Gabino Barreda, José María Luis Mora, Guillermo Prieto y Mariano Escobedo.

El 22 de junio de 1976, el gobierno de Venezuela obsequió a la ciudad un segundo recuerdo al libertador Simón Bolívar, colocado en la glorieta de Violeta, primera del nuevo tramo. Es una estatua ecuestre oculta por los árboles que la guardan de las miradas fugaces del automovilista y la entregan de cuerpo entero a las parejas ocurrentes que suelen darse cita entre las hojas secas y el ruido invisible de las peseras que no dejan de rodear dicha glorieta. Esa estatua y la que fue instalada tres años antes (el 12 de febrero de 1973) en la glorieta siguiente, pertenecen al sexenio del internacionalismo echeverrista y al llamamiento a cerrar filas entre los pueblos latinoamericanos, la demagogia como forma institucional de arraigo y América Latina como moda universal. La segunda estatua mencionada representa a José de San Martín (1778-1850), general argentino protagonista de la liberación sudamericana. Ya muy cerca del conjunto habitacional de Nonoalco-Tlatelolco la tercera glorieta monumental expone una estatua de Cuiciláhuac en un ambiente urbano que por ningún motivo se confunde con el tramo central de Reforma aunque lleve el mismo nombre. No hay que olvidar que la continuidad pretendida con base en la nomenclatura de esta larguísima vialidad, se refuerza con los 18 pares de estatuas que durante el porfiriato los estados de la República enviaron a México y que, alternados con jarrones de bronce en pedestales similares, fueron redistribuidos cuando el Paseo se extendió hacia el Noreste, pero a pesar de ello la diferencia entre los tramos que componen la Reforma es muy clara. Más adelante es donde se dan la mano simbólica la Reforma y la Iglesia, donde en la cuarta glorieta de la prolongación se bifurca en la Calzada de los Misterios, por la izquierda, y la Calzada de Guadalupe por la derecha, ambas con rumbo marcado hacia la Villa, hacia la Basílica de Guadalupe, hacia la Virgen Morena, otra de nuestras madres o la misma si se quiere, pero con otra forma.

SIMBOLOS QUE DIALOGAN.

Mucho se podría hablar de los simbolismos que encontramos en la Villa de Guadalupe, pero este es de esos casos en donde basta observar una imagen para cerrar la boca y haber comprendido todo. La imagen puede ser escogida: un anciano con las rodillas destrozadas a punto de arribar al atrio de la nueva Basílica, dos trabajadoras domésticas en pose para recibir la foto y la bendición, un limosnero, el tianguis de objetos sagrados, el Papa Wojtyla en su primera visita... Convidados a dialogar como elementos representativos de la espacialidad urbana, los mexicanos y sus desgracias, sus parrandas y sus tragedias, se convierten en símbolos ambulantes, en marcas del territorio, en lápidas atornilladas al concreto por generaciones enteras.

Mientras no los retiren a todos, seguirán siendo testimonio, por ejemplo en la villa, de una fe inquebrantable: Tonantzin o Guadalupe. Creer, no importa en qué. Pero otros testimonios sí han sido retirados de la vista pública, como el Venustiano Carranza que estuvo en el parque de Ródano hasta que la Diana lo desplazó en 1974 a la sede de la Delegación del Departamento del DF que lleva su nombre. También muy cerca de ahí hubo, en el cruce original de Mariano Escobedo con Reforma, una tercera representación de Bolívar que cabalgó hasta el Puerto de Veracruz, y que dejó lucir con más fuerza el monumento a los Niños Héroes.

La gente y sus símbolos de piedra, su memoria, diría Halbwachs, se someten a prueba con su comportamiento espacial donde demuestran lo que son capaces de recordar y la manera en la que se vinculan voluntariamente con los símbolos materiales. Ya antes mencionamos los signos que compiten por el espacio lineal de Reforma y que para el caso concreto del 12 de octubre, enfrentan a diversas ideologías. Unos 300 o 400 metros separan las estatuas de Colón y de Cuauhtémoc, personajes ambos de cada una de las posiciones extremas que protagonizan la conmemoración del V Centenario; cada año desde 1986, un ritual doble, de caras opuestas, sale a las calles de la ciudad para manifestarse de acuerdo a las ideas que defiende respecto del llamado "Encuentro de Dos Mundos". Viene al cuento cronocar este fenómeno año con año debido al gran contenido simbólico de sus manifestaciones y a la expresión espacial que también presentan. Aquella primera vez, la del 12 de octubre de 1986, amanecieron, como todos los años anteriores, arreglos florales a los pies del monumento a Colón enviados por las embajadas de España e Italia y por diversas instituciones y centros de filiación europea además de los enviados por el DDF y otras instancias administrativas de la ciudad. Horas más tarde, un grupo denominado Coordinadora Nacional de Pueblos Indios (CNPI), sustrajo los arreglos y coronas para llevárselos en desagravio al Cuauhtémoc de bronce. Al año siguiente, los representantes indígenas repitieron la operación robando las flores que el navegante genovés, a decir de ellos, no se merece, para ofrendárselas al busto del mismo jefe mexica que se ubica a un costado de la Catedral Metropolitana después de recorrer Paseo de la Reforma, Avenida Juárez y la calle de Madero y el Zócalo. Siendo ya toda una tradición bastante organizada, en 1988 los diversos grupos indigenistas conformados en la ciudad, algunos de ellos verdaderamente antiguos, partieron de distintos puntos significativos para marchar y converger en el ritual de desagravio a los pies del Cuauhtémoc de Paseo de la Reforma, luego de lo cual prosiguieron rumbo a la glorieta de Colón para encontrarse con la sorpresa de que un grupo de vendedores ambulantes afiliados al PRI, les esperaba con piedras y palos.

Un año más tarde, también hubo enfrentamiento, aunque esta vez no hubo grupo civil de choque sino que fue el propio cuerpo de granaderos el que se apostó rodeando a Colón para defender las valiosas flores. Tanto en esta ocasión como en la pasada, los representantes indígenas lograron burlar la defensa y hurtar los

arreglos, quizás debido a que el enfrentamiento les daba, a los ojos de la prensa, la razón, y les hacía verse como víctimas de una ideología imperial ante la cual han ofrecido "500 años de resistencia indígena y popular". (52) Detengámonos aquí para hacer el análisis de los hechos desde nuestro marco histórico y espacial-urbano. Recordemos que ambas estatuas se establecieron bajo el consentimiento de Don Porfirio Díaz de acuerdo a una lógica liberal y positivista que ya intentamos explicar. Trasladémos a la víspera del V Centenario de la llegada de los europeos a las costas de los que hoy es América y comprendamos los ánimos por demostrar júbilo o rabia (según se vea la historia) ante tan simbólico aniversario. Creo que es cierto que los defensores de ninguna de las dos posiciones extremas, toman en cuenta la historia y el contexto de las propias estatuas, sino que sólo ven en ellas el símbolo de la otredad que les afecta. Después de unas décadas, los símbolos y los espacios de la ciudad son redefinidos por las prácticas sociales que los usan y denotan. Unos ven en Colón el inicio de la conquista que los tiene pobres, y los otros ven en los quejosos la ceguera de quienes se oponen al desarrollo. Evidentemente la cuestión es mucho más compleja y menos maniquea; existen cuando menos un par de posiciones intermedias entre quienes dicen que aquello fue un "descubrimiento" (y en congruencia le llevan flores a Colón), y quienes dicen que fue una vulgar "invasión" (y por lo tanto se las roban). Entre estas concepciones no necesariamente traducidas en símbolos de bronce, figuran el "encuentro" de dos mundos que propone Miguel León Portilla, y la "invención" de América que defiende Edmundo O'Gorman. Muchas otras visiones de esta conmemoración y en sí del duro tránsito por estos cinco siglos, podrían adquirir cuerpo de estatua o de lápida fijada sobre un muro, pero en general lo que destaca es las posiciones extremas.

Es entonces necesario para profundizar en el análisis, recurrir a los otros símbolos, a las otras imágenes a las que invocan los representantes indígenas: en principio de cuentas, no apelan al origen oaxaqueño de Juárez, porque Juárez era ante todo un liberal contrario a la posesión colectiva de las tierras y a la comunidad indígena tradicional, que dicho sea de paso, representa una posición encontrada con otra de las demandas más sonadas de la CNPI. Por el contrario siempre cargan fotografías y pinturas de Emiliano Zapata, cuya revolución en las montañas del Sur les devolvió la tierra a miles de campesinos. "¡De la costa a la sierra, la lucha es por la tierra!", gritan invariablemente cada 12 de octubre, lo que nos hace pensar que no se trata únicamente de una guerra de símbolos históricos, sino de un reclamo social absolutamente vigente. Sus manifestaciones se localizan en los puntos señalados, pero sus marchas parten, una, del monumento a la Revolución, y la otra, de la Plaza de las Tres Culturas para concluir las dos sobre el zócalo capitalino. Aquí el simbolismo se extiende hasta otros puntos de la ciudad; se recogen, primero, a la Revolución Mexicana como bandera, simbolizada paradójicamente con el casco de un edificio porfiriano inconcluso: el palacio legislativo. Después, otra de las extensiones espaciales por las que fluyen los manifestantes,

viene de las puertas de un templo católico para concluir en el atrio de otro: de la iglesia ubicada en el conjunto Nonoalco-Tlatelolco a la Catedral, aunque muy probablemente la percepción que los mueve es completamente otra: la de los templos prehispánicos que subyacen bajo los templos cristianos, además de la inevitable intención de causar impacto en el centro de la ciudad, en el zócalo, y de marchar por sus más importantes arterias.

Los espacios construidos por la percepción colectiva de quienes conforman esta supuesta resistencia, están articulados a partir de signos que ellos agrupan como "buenos", y se contraponen a esos otros signos que ellos, parece ser, ven como "malos". Intrínsecamente malo es el monumento a Cristóbal Colón y toda su glorietta, como lo es también el Palacio Nacional que alberga los poderes de quienes han colaborado a la conquista de cinco siglos. Buenos parecen ser los lugares donde la estatua del Rey Cuauhtémoc se levanta valiente, o el monumento a la Revolución, aunque todos los sitios mencionados hayan sido edificados o redificados por el mismo Porfirio Díaz. Aquí está esa percepción espacial, esa construcción de espacios a partir de una imagen colectiva que se basa en una cultura y que no está de ningún modo desideologizada.

Para concluir con esta crónica de lo que sucede cada 12 de octubre, será bueno poner en relieve la decisión de las autoridades capitalinas para los últimos dos años. En 1990, los marchantes salieron del monumento a la Revolución y saludaron a Cuauhtémoc en Reforma. Con el antecedente de los granaderos del año anterior, iban decididos y quizá preparados para enfrentárseles con los mismos modos violentos, pero faltando unos 50 metros para llegar a la glorietta de Colón, algún funcionario juicioso dio la orden a la policía de retirarse con todo y vallas para dejar libre el paso a los manifestantes de la CNPI. Esta decisión evitó la sangre y facilitó la toma de las flores. Para 1991 la posición de las autoridades fue aun más sabia: evitaron la colocación de coronas y arreglos y no mandaron granaderos, por lo que los manifestantes un tanto frustrados se treparon sobre la estatua de Colón para vendarle los ojos y colgarle en la mano un retrato de Emiliano Zapata.

El seguimiento de este acto que llegará a su punto más álgido sin duda el 12 de octubre de 1992, cuando con exactitud se cumplan los 500 años del arribo de los europeos a Guanahani, no es más que un ejemplo de el simbolismo viviente que representan gente y espacios históricos. Cuando es posible seguir de cerca y a través de los años un evento en el que la población misma encarna la discusión histórica y define con asombrosa radicalidad los espacios urbanos, se encuentra una mina de materiales inexplorados que pueden coadyuvar a la producción del conocimiento y a la interpretación de la historia a partir del orden y el uso de esos espacios. Igualmente se podría estudiar el simbolismo espacial de las élites influenciadas por Europa y los Estados Unidos, que trascendieron las épocas y que tomaron posesión del "patrimonio revolucionario", por llamar de algún

modo a todo ese bagage cultural, político e ideológico nacido en las distintas etapas que comenzaron y que siguieron al levantamiento de Francisco I. Madero en 1910. Si llegamos al acuerdo de que los espacios son personas, de que -como dice Henry Churchill- "la ciudad es la gente" (53), una de las cuestiones que la historia y la geografía urbanas y el urbanismo deben estudiar para saber más sobre los espacios, es la gente en su movimiento cotidiano, los simbolismos y los mitos que la guían por la calle y por todos los lugares públicos donde a diario están redefiniendo la historia de una ciudad y dejando huellas y marcas de lo que han sido a través de los años.

No Hay Hojas

103, 104,

REFERENCIAS

- (1) Miguel León Portilla, "El primer siglo de Tenochtitlan", en Historia de México Salvat, p.779. Subrayado FF.
- (2) Sonia Lombardo. "México Tenochtitlan en 1519" en Atlas de la Ciudad de México, pp.47-50
- (3) Manuel Orozco y Berra. Historia de la Ciudad de México, p.31
- (4) Fernando Chueca Goitia. Breve Historia del Urbanismo, pp.121-134.
- (5) Para el caso de Guadalajara ver: Israel Katzman, Arquitectura del siglo XIX en México, p.34
- (6) Fernando Chueca Goitia, op. cit. pp.121-134.
- (7) ibidem p.55
- (8) ibidem, p.22
- (9) Alfonso González Martínez, "La salvación de las aguas", en México Indígena n.19, abril de 1991, p.45.
- (10) idem
- (11) Ramón Vera, "Este horizonte chinampero", en México Indígena n.19, abril de 1991, p.40.
- (12) ibidem, p.42
- (13) Alfonso González Martínez. "Epidemia de Asfalto", en México Indígena n.19, Abril de 1991, p.47.
- (14) Luca de Tena. Ciudad de México en tiempos de Maximiliano, p.100
- (15) idem.
- (16) Wolfgang Braunfels. Urbanismo occidental, p.259
- (17) José María Marroquí. La ciudad de México, pp.642-643, tomo III.
- (18) Plano de Juan Gómez de Transmonte de 1628, en el Atlas de la Ciudad de México, p.56
- (19) Plano de Casimiro Castro de 1856, en: Fernando Benítez, Historia de la Ciudad de México, tomo 6 p.58.
- (20) Artemio de Valle-Arizpe. Por la vieja calzada de Tlacopan, p.158.
- (21) Hernán Cortés. Cartas de Relación, Porrúa, 1970.
- (22) Salvador Novo. Los paseos de la ciudad, p.58
- (23) Luca de Tena. op. cit., p.102.
- (24) Luis González y González y Jean Meyer, señalan varios de los actos de gobierno que Maximiliano dispuso y que hablan de su "indigenismo"; entre ellos el archiduque restituyó la personalidad jurídica de las comunidades indígenas, intentó dotar de tierras a las comunidades que carecían de ellas y protegió con decretos a la "clases menesterosas", engrosadas siempre por los indígenas. Manifestó su voluntad de hacer del náhuatl el segundo idioma oficial del imperio y en esa lengua publicó sus reglamentos, decretos y leyes bajo la firma de "Maximiliano Huey Tlatoani México". De los indígenas alguna vez opinó: "son la mejor gente del país". Cfr. Luis González y Jean Meyer, "El indigenismo de Maximiliano", en la revista Ojarasca n.9, junio de 1992, pp.10-13.
- (25) Salvador Novo. op. cit., p.38 y José María Marroquí, op. cit., p.646, tomo III.
- (26) José María Marroquí, idem.

- (27) Enciclopedia de México, p.6241.
- (28) José María Marroquí, op. cit., p.650
- (29) Cfr. Israel Katzman, op. cit., p.31
- (30) José Joaquín Blanco, "El Zócalo", en La Jornada, 2 de marzo de 1990.
- (31) "Amor Bronce y Cantera", en Macrópolis, 2 de julio de 1992, p.24
- (32) Georgina Morett, "Y el pueblo mellamó así: La Diana Cazadora" en Macrópolis, 2 de julio de 1992, p20
- (33) Enciclopedia de México, p.7750
- (34) Guillermo Tovar de Teresa, op. cit., tomo 1, p.128
- (35) ibidem, p.127
- (36) Desiré Charnay. Apuntes y fotografías de México a mediados del siglo XIX, p.41.
- (37) Guillermo Tovar de Teresa. La ciudad de los palacios, p.127, tomo I.
- (38) Israel Katzman op.cit., pp.29-30
- (39) María Dolores Morales M., "La expansión de la Ciudad de México (1858-1910)", en Atlas de la Ciudad de México, pp.64-68.
- (40) idem.
- (41) Israel Katzman, op.cit., p.35.
- (42) María Dolores Morales M., op. cit., pp.64-68.
- (43) Enciclopedia de México, p.588.
- (44) Manuel Larrosa. Mario Pani, arquitecto de su época, pp.62-63
- (45) Peter M. Ward. México: una megaciudad, p.266.
- (46) Israel Katzman, Arquitectura contemporánea mexicana, p.48.
- (47) ibidem, p.46
- (48) Gage, citado por Francisco de la Maza, La ciudad de México en el siglo XVII, p.25.
- (49) Manuel Orozco y Berra, Historia de la Ciudad de México, p.137.
- (50) Enrique Espinoza López, Ciudad de México, compendio cronológico de su desarrollo urbano, p.63
- (51) José Joaquín Blanco, "El Zócalo", en La Jornada 2,9,16 y 23 de marzo de 1990.
- (52) ver La Jornada del 13 de octubre de los años, 1986, 1987, 1988 y 1989: éste ha sido su lema.
- (53) Henry Churchill. The city is the people, Reynal & Hitchcock inc. NY. Vale agregar que para Churchill el sentido de la frase se dirige a justificar las obras modernas del urbanismo occidental y no a defender los derechos de las poblaciones urbanas.

**AÑOS,
GENTE,
SÍMBOLOS
Y ESPACIO PÚBLICO.**

CONCLUSIONES

AÑOS. GENTE. SIMBOLOS Y ESPACIO PUBLICO.

Conclusiones

Las tres partes que componen este trabajo han reflejado sin proponérselo, tres maneras de hablar sobre los problemas urbanos desde el punto de vista histórico y geográfico. En la primera hicimos un recorrido por los autores que han trabajado la teoría de los espacios públicos de la ciudad y por las ideas y modelos que la han definido en las distintas épocas. En la segunda nos ocupamos de los fenómenos que ocurren cuando la gente se vuelca sobre las calles para llenarlas de significado y para competir por sus espacios, y en la tercera abordamos ejemplos concretos para identificar símbolos y usos de dicha espacialidad a través de la historia. Trabajar así fue como atacar la cuestión urbana en tres diferentes planos: el ideológico (teoría y método), el temático (transporte y comercio) y el práctico (ejemplos concretos). Al mismo tiempo las tres forman una unidad cuya preocupación es el momento presente de la Ciudad de México.

Parece una necesidad, más aun, una obsesión el dirigir hoy las investigaciones de las ciencias sociales hacia la reinterpretación del presente y el análisis de lo que somos y de lo que tenemos. Si no fuera así, esto es, si los trabajos de historia se quedaran encerrados en el recinto en el que fueron creados y en las fronteras que a veces les imponemos en tiempo y en espacio, limitarían su servicio al estímulo placentero que el investigador experimenta, pero nada más. Lo anterior, es cierto, puede ser válido, pero si además ese esfuerzo académico es capaz de proyectarse hasta el presente para señalar la falta de un orden espacial más justo y procurar así una ciudad mejor, el objetivo, lejos de la utopía y del romanticismo, cumplirá una función social doblemente rica y se alejará de los dominios exclusivos del especialista para conseguir mayor incidencia sobre la sociedad, y sobre las decisiones de los poderes económico y político que disponen a fin de cuentas de la espacialidad urbana. Al ser precisamente los espacios públicos un escaparate de la magnitud de la desigualdad, el análisis de esa situación no debe permanecer ajeno a la manera en la que se administra ni puede cerrar los ojos y cruzar los brazos mientras que la cultura y los propios espacios de la ciudad están siendo transformados. Siendo así, la presente investigación histórica arma sus conclusiones con base en el panorama presente.

A lo largo de las tres partes nos convencimos de que los espacios y la gente están unidos en la historia de una ciudad y que la alteración de aquellos repercute en la vida de ésta. En la mayoría de los casos los proyectos urbanos no han contemplado a la población y por eso ahora contamos con una espacialidad difícil de ser asimilada más que por unos cuantos. Por eso esta tesis reclama con urgencia devolver a la gente la capacidad de decidir sobre el destino de su espacialidad. Es inconcebible que

para la llamada "reactivación" del Centro Histórico se esté pasando por encima de la tradición y de las formas de vida de los residentes, y peor aun, que se desee cambiar por completo la apariencia y la dinámica de esa zona para ofrecérsela al gran capital que aparecerá con el Tratado de Libre Comercio. Asimismo resulta una agresión cada plan de modificación urbana que pasa por alto la opinión de los vecinos y en general de la ciudadanía, como aquellos intentos por borrar desde hace décadas los últimos vestigios de la agricultura urbana en el Distrito Federal, desde Iztapalapa hasta Xochimilco y de Tlalpan hasta Milpa Alta. Mantener sus históricas formas de vida es un derecho territorial que se ha negado a muchos de los habitantes de esta entidad federativa: este trabajo dejó ver que no es conveniente para nadie imponer órdenes y escalas espaciales a los grupos sociales de la ciudad y menos cuando tal imposición ha sido proyectada con indiferencia y desconocimiento por las autoridades burocráticas.

En última instancia, el grueso de las críticas parece siempre apuntar sobre un lugar común: la democratización de la Ciudad de México. Se trata de devolverle a sus ciudadanos la posibilidad de elegir a sus gobernantes, que en el caso del Distrito Federal no se hace desde 1928, cuando el GraI. Alvaro Obregón decidió borrar el régimen municipal y con ello a sus adversarios políticos. Se trata de acabar con el centralismo que supedita al poder capitalino los poderes de los municipios conurbados y, peor aun, que subordina al resto de los estados de la federación a las decisiones que se toman en el centro, además de que dicho centro se mantiene en gran medida con recursos económicos y naturales que la periferia le tributa. Pero no sólo se trata del derecho al voto; la participación de los ciudadanos debe tocar los temas de uso del suelo para determinar qué actividades son propias de su zona, debe llegar a proponer y resolver sobre el uso de los espacios públicos y sobre el transporte o la peatonalización, debe tener la capacidad legal de decidir si acepta o no el establecimiento de tianguis y de comercios informales en sus áreas de tránsito y residencia. Las iniciativas de reordenamiento urbano no deben seguir solamente en manos de administradores que consuetudinariamente se rigen por la lógica del cohecho y el compadrazgo. Inspectores corruptos y mafias que negocian con el espacio público deben dejar de ser solapadas por las autoridades. A través de los años, del estudio de los símbolos, de la gente y del espacio público tratados en esta tesis, nos hemos percatado de que las peores administraciones son las que han atropellado los derechos de los ciudadanos imponiendo planes de ordenamiento urbano que están por completo desconectados de los hábitos culturales de la población.

Los métodos para llegar a conclusiones en un trabajo sobre los espacios públicos son realmente innumerables. Unos llegan pensando encontrar leyes del comportamiento urbano y para ello configuran modelos, otros se limitan a la revisión de fuentes históricas y explican todo en términos de la duración de los procesos que dieron lugar a la ciudad, y otros más nos cuentan la geografía física sobre la que yacen los asentamientos para tratar de establecer una relación determinante entre el hombre y

el medio. Ninguno ha establecido verdades. Dentro de este escrito nos condujimos también por la historia de las ideas sobre la ciudad moderna y comprendimos lo intangible de sus procesos más significativos, lo etéreo, lo inasibles que son. En ese sentido descartamos la posibilidad de hallar verdades mediante la construcción de un modelo o mediante cualquier otra forma; las verdades sociales no existen. También por ello dejamos claras las limitaciones a las que nos enfrentamos y sólo pretendimos de entrada aproximarnos teórica y metodológicamente a la historia de la ciudad no sin intentar de distintas formas llegar a profundizar sobre estos temas y sobre las líneas de investigación que fuimos descubriendo sobre la marcha. La historia no puede descifrar la ciudad. La geografía no lo puede ni tampoco el urbanismo o la arquitectura. La ciudad no es solamente economía o sólo política, porque la ciudad es complejidad, en tiempo y en espacio. Pero el aceptar que una sola disciplina no es capaz de abordar toda la ciudad, no implica decir automáticamente que la interdisciplinariedad abre el camino metodológico para hacerlo. Frecuentemente se repite la visión fragmentada de los campos de estudio de cada ciencia y se terminan sumando las conclusiones a las que se llegó de distintas maneras. En la primera parte dedicamos bastantes páginas a explicar la impropiedad de esta óptica racionalista inventada por la cultura occidental y propusimos entrar en la investigación urbana no como especialistas a priori, sino como ciudadanos, como simples seres humanos que han gozado del acceso a la educación. Entonces los sentidos se agudizan y se simplifican al mismo tiempo, y el alcance es mayor porque se puede obtener información de las fuentes más insólitas y cotidianas, y se puede comprender de súbito una idea sobre un andén del Metro y adquirir una experiencia histórica comprando flores en San Angel.

El investigador urbano lo es no porque ostente un grado o una plaza en algún instituto, sino porque es capaz de leer la ciudad en sus trazos más elementales. Nosotros hemos propuesto la interpretación de los símbolos (monumentos, placas, edificios) que marcan la espacialidad de la Ciudad de México para conocer mejor su historia y de igual manera hemos confrontado la historiografía consultada con las prácticas sociales, con el orden y el uso que la población adjudica al espacio. Y es que si el investigador sabe leer lo visible, también debe saber acudir a la fuente tradicional para comparar, debe buscar en lo oculto de los documentos y explorar en los libros una y otra vez, debe mirar fotografías por cientos y debe sentir bajo sus pies los mismos lugares que sirvieron de marco a las narraciones de la historia urbana. Una constante metodológica para este ensayo ha sido la de extraer información sobre épocas pasadas de las calles que hoy nos quedan, y sorprendentemente vemos demasiado material a flor de piel, porque si bien la modernidad se ha encargado de confundir las huellas, la memoria colectiva se empeña en dejar rastros vivos por todas partes. Esta es la extensión de la academia, el alcance del investigador que tiene el privilegio de elaborar su trabajo dentro de la ciudad que estudia. No es que la ciencia pierda su seriedad y su intención, sino que el rigor académico penetra en lo cotidiano, en lo que antes parecía

intrascendente. Una forma utilizada por esta investigación para adentrarse en la percepción de la gente, fue la de proponer aleatoriamente a ciudadanos, que hicieran sobre una hoja blanca de papel "una representación de la Ciudad de México". Los resultados nos dieron pistas para reconstruir el mapa perceptual de la gente y los símbolos con los que queda marcado el espacio.

La educación es entonces la responsable de que todavía veamos con ojos fragmentadores lo que no puede desintegrarse ni siquiera para su estudio. La educación, como la ciencia, no son actividades de la academia, son actitudes. Fomentar la crítica y aprender a asumir la diversidad de enfoques y opiniones lleva más lejos que conocer a la perfección un método preestablecido. Tomar un método como receta, encuadra al investigador en un solo marco de análisis, en un solo punto de vista, y educa a los estudiantes para despreciar lo otro, para subvaluar lo ajeno, para formarse verdades que en el análisis urbano corren el riesgo de llevar al despotismo, a la eliminación de la pluralidad y a la erradicación de las diferencias históricas. Esta ha sido la historia del Occidente conquistador y evangelizador. Sin embargo hay algo paradójico en todo esto. El Occidente déspota y persecutorio es también el Occidente que ha creado la noción de libertad que aquí hemos manejado. La crítica y la autocritica son difíciles en Occidente pero son posibles. En eso las sociedades llamadas tradicionales son más estrictas porque su propio orden es también un orden impuesto e indiscutible pero la posibilidad de cuestionarlo es más remota. Igualmente es cierto que Occidente ha creado ciudades deshumanizadas donde no existe la solidaridad y donde desaparece cada vez más el sentido de lo colectivo, pero a cambio nos ha permitido gozar del anonimato, una forma difícil de libertad que contrasta con la condena social que sistemáticamente se ejerce sobre el individuo en las comunidades más pequeñas o en las sociedades no occidentales. Una ciencia moralista y represora nos legó el positivismo, pero también nos legó la inquietud de saber más y mejor, de penetrar en busca de respuestas y de poder cambiar nuestro enfoque para criticar incluso al propio científicismo. Por todo esto no es gratuito que los autores en los que nos hemos apoyado para cuestionar la hegemonía de Occidente, sean claramente hijos de su cultura.

Por último, no podemos rehuir al cuestionamiento propio que dejamos planteado en la introducción: ¿hubo o no una aproximación a la creación de conocimiento? Partamos de que crear conocimiento no es necesariamente sinónimo de innovar, porque si sólo los escritos que revelan nuevos planteamientos lo consiguen, entonces poca creación de conocimiento podría verificarse realmente. Aquí se dijeron obviedades y se defendieron ideas que pueden tener dos o tres siglos de concebidas, pero su vigencia es lo que las hace válidas y atractivas. Al plantearnos los problemas urbanos como lo hicimos, nos dirigimos hacia cuestionamientos que antes no teníamos y en ese sentido forman parte de la creación de conocimiento. La elaboración de esta tesis fue un descubrimiento que vino fluendo al exterior en una forma concreta y que una vez presente nos ayudó a entender razonamientos de antes y a ver la historia con más elementos. Fue

como pensar en voz alta y sorprenderse de lo escuchado, fue, más que crear conocimiento, recrearlo, recomponerlo y avanzar de ese modo en aquel descubrimiento de la Ciudad de México, un descubrimiento que tiene que seguirse haciendo en cada nueva investigación.



Columna de la Independencia

AÑOS, GENTE, SÍMBOLOS Y ESPACIO PÚBLICO.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFIA

AGUSTIN, José. Tragicomedia mexicana I. La vida en México de 1940 a 1970, 3a reimpresión, Editorial Planeta, México, 1991.

ALEXANDER, Christopher. Une expérience d'urbanisme démocratique. Editions du Seuil, Paris 1986. (Espaces)

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION. Por tierra, mar y cielo. El transporte en México: 1542-1970. México, 1986. 63 pp.

ARIZPE, Lourdes. Indígenas en la ciudad de México, el caso de las "marías". 1a.edición, SEP/Diana. México, 1979.

ASOCIACION ECOLOGICA COYOACAN/ Instituto autónomo de Investigaciones Ecológicas. "El centro histórico", en Ecología Política/Cultura n.6. p.79. México, noviembre de 1988.

BACON, Edmond. D'Athènes à Brasilia. Une histoire de l'urbanisme. Edita Laussane. La bibliothèque des arts, Paris, 1967.

BANCO NACIONAL DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS. "Financiamiento al transporte urbano en México", en Federalismo y desarrollo n.16, pp.24-28. México, Julio-Agosto de 1989.

BARNET, Richard J. La economía de la muerte. 1a.edición, Siglo XXI editores, México,1976.

BATAILLON, Claude y Hélène Rivière D'Arc. La Ciudad de México, 1a. edición, SEP, México, 1973. (Sep-setentas n.99)

BELL, Daniel. Las contradicciones culturales del capitalismo. 1a.edición, Alianza Editorial Mexicana/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, 1989, 264 pp. (Los noventas, núm.6)

BENEDETTI, Mario. Geografías, 1a.edición, Editorial Nueva Imagen, México, 1984, 212 pp.

BENITEZ, Fernando. Historia de la Ciudad de México. Salvat, México, 1984. Tomos 6 y 7.

BERMAN, Marshall. Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad, 2a.edición, Siglo XXI editores. México, 1989. 386 pp.

BISBAL SILLER, María Teresa. Los novelistas y la Ciudad de México (1810-1910). 1a.edición, Ediciones Botas, México, 1963.

BLANCO, José Joaquín. "El zócalo", en La Jornada, 2 de marzo de 1990.

BORDREUIL, Samuel, "La ville, les flux", dans la revue, Espaces et sociétés n.43, juillet- décembre 1983, pp.111-128.

BORDREUIL, J.S. et S. Ostrowetsky. "Flux, espace, société", dans la revue, Espaces et sociétés, n.43, juillet-décembre 1983, pp.3 et 4.

BORJA, Jordi. "Hacia la ciudad democrática", en La Jornada semanal n.34, pp.23-27. México, 4 de febrero de 1990.

BRAMBILLA, Roberto y Gianni Longo. "Exitos y fracasos en las zonas peatonales", en l Foro del peatón en el uso de las ciudades, pp.85-95. Dirección de arquitectura y conservación del patrimonio artístico nacional. México, 1980. (cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio artístico n.11)

BRAMBILLA, Roberto y Gianni Longo. "Tendencias cambiantes del diseño, en el desarrollo histórico de los espacios urbanos abiertos", en l Foro internacional del peatón en el uso de las ciudades; espacios públicos, pp.11-18. Dirección de arquitectura y conservación del patrimonio artístico nacional. México, 1981. (cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio artístico n.17)

BRAUNFELS, Wolfgang, Urbanismo Occidental, Alianza Forma, Madrid, 1983.

BREINES, Simon y William J. Dean. The pedestrian revolution; streets without cars. Vintage Books Edition, Nueva York, 1974.

CALDERON ALZATI, Enrique. "El retorno de los pueblos bicicleteros", en La Jornada, 19,20 y 21 de febrero de 1989, pp.16,13 y 26 respectivamente.

CAMELO, Rosa. "Expansión territorial y conquista", en Historia de México Salvat, tomo 6, pp.1215-1230.

CANTARELL, Aquiles. "Excursión de ciclistas de Chapultepec a Azcapotzalco", tomado de Efemérides ilustradas del México de ayer, 1900, por Gustavo Casasola, en Información científica y tecnológica vol.8 n.115, p.56. México, abril de 1986.

CANTARELL, Aquiles. "Pavimentación de la Ciudad de México", tomado de Efemérides ilustradas del México de ayer, 1900, por Gustavo Casasola, en Información científica y tecnológica vol.8 n.115, p.56. México, abril de 1986.

CANTER, David. Psicología de lugar. 1a.edición, Editorial Concepto S.A., México, 1979.

CASASOLA, Gustavo. 6 siglos de historia gráfica de México 1325-1989. Editorial Gustavo Casasola S.A., México, 1989, 14 tomos, 4,620 pp.

CASTELLS, Manuel. La cuestión urbana. 12a.edición, Siglo XXI editores, México, 1988.

CASTELLS, Manuel. Movimientos sociales urbanos, 9a.edición, S.XXI editores, México, 1987.

CASTILLO FARRERAS, Víctor. Estructura económica de la sociedad mexicana. I.I.Históricas, UNAM, México, 1972.

CASTRO, Fidel. La crisis económica y social del mundo. 3a.edición, Siglo XXI editores. México, 1985. 238 pp.

CAZADERO, Manuel. Desarrollo, crisis e ideología en la formación del capitalismo, 1a.edición, F.C.E., México, 1986. 152pp.

CECEÑA ALVAREZ, René. Los espacios y los hombres, Tesis profesional de geografía, UNAM, FFyL, México, 1990.

CERVANTES DE SALAZAR, Francisco. México en 1554, 1a.edición, Editorial Porrúa, México, 1963. (sepan cuántos... n.25)

CLAVAL, Paul. Espacio y Poder, 1a.edición en español, Fondo de Cultura Económica, México, 1982. 246 pp.

CONGRESO INTERNACIONAL DE ARQUITECTURA MODERNA, Carta de Atenas, Secretaría del Patrimonio Nacional. México, 1959. 95pp.

CORRO, Salvador. "El sindicalismo, único posible freno para las automotrices", en Proceso n.208, pp.9-11. México, 27 de octubre de 1980.

CORTES, Hernán. Cartas de relación. Editorial Porrúa, México, (Sepan Cuántos n.7)

CROSBY, Theo. City sense, Reinhold publishing corporation, N.Y. 1967.

CHANFON OLMOS, Carlos. "El centro histórico de la Ciudad de México", en Atlas de la Ciudad de México, pp.240-243. 1a.edición en fascículos. El Colegio de México/Departamento del DF/Editorial Plaza y Valdés. México, 1988.

CHARNAY, Desiré. Introducción de Guillermo Tovar de Teresa. Apuntes y fotografías de México a mediados del siglo XIX, Celanese Mexicana, México, 1981.

CHERMAYEFF, Serge and Christopher Alexander. Community and privacy, Doubleday and company, NY, 1963, 236pp.

CHOAY, François, L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie, éditions du seuil, Paris, 1965.

CHUECA GOITIA, Fernando. Breve historia del urbanismo, 10a reimpresión, Alianza Editorial, México, 1986.

CHUECA GOITIA, Fernando. "La función de la calle, la calle peatonal", en l Foro del peatón en el uso de las ciudades, pp.30-35. Dirección de arquitectura y conservación del patrimonio artístico nacional, México, 1980. (Cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio artístico n.11)

CHURCHILL, Henry S. The city is the people, Reynal & Hitchcock, N.Y., 1945.

DAVIES, Nigel. Los antiguos reinos de México, Fondo de Cultura Económica, México, 1988.

DE BUEN, Néstor. "La propiedad de la calle", en La jornada, 30 de agosto de 1992, p.7.

DE LA MAZA, Francisco. La ciudad de México en el siglo XVII, 1a. edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1985. (Lecturas Mexicanas n.95)

DE LOMNITZ, Larissa. Cómo sobreviven los marginados. 8a.edición, Siglo XXI editores, México, 1985.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL/ Comisión de vialidad y transporte urbano. Plan rector de vialidad y transporte del Distrito Federal, versión abreviada. México, 1982. 43 pp.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL/Coordinación general del transporte. Anuario de vialidad y transporte del Distrito Federal 1983. México, 1984. 48 pp.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, La ciudad de México. México, 1964.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL. Transporte: motor de la gran ciudad. 2a.edición, DDF, México, 1988. 44 pp.

DE SOTO, Hernando. El otro sendero, la revolución informal, 5a.edición, Instituto Libertad y Democracia, Editorial Oveja Negra, Lima, 1987.

DETTELBAACH, Cynthia. In the driver's seat: the automobile in american literature and popular culture. Greenwood, Westport Conn. 1976. 139 pp.

DE VALLE ARIZPE, Artemio. Historia de la ciudad de México según los relatos de sus cronistas. 5a.edición, Editorial Jus, México, 1977.

DE VALLE ARIZPE, Artemio. Calle vieja y calle nueva. 1a.edición. Compañía general de ediciones, México, 1962. (Colección Valle de México)

DE VALLE ARIZPE, Artemio. Por la vieja calzada de Tlacopan. 2a.edición, Cia. General de Ediciones, México, 1954. 433 pp.(Col. Valle de México).

DIAZ DEL CASTILLO, Bernal, Historia verdadera de la conquista de la Nueva España. 1a. edición, Antología selección de Miguel León-Portilla. SEP, México, 1988.

DIAZ DE LEON, Francisco. Nueva subdivisión de la Ciudad de México en cuarteles y manzanas y correspondencia con las antiguas. Imprenta de Francisco Díaz de León. México, 1886.

DUHAU, Emilio. Mercado interno y urbanización en el México colonial, 1a.edición, UAM/Gernika, México, 1988.

EGUIARTE, María Estela. "Espacios públicos en la Ciudad de México: paseos, plazas y jardines, 1861-1867." en revista Historias n.12, Enero-Marzo, 1986. pp.91-102, INAH. México.

ESCALANTE, Pablo. México Antiguo. Comisión de Historia, SUAFYL, México, 1988.

ESPINOSA LOPEZ, Enrique. Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980. 1a. edición del autor. México, 1991.

ESTRATEGIA, revista de análisis político. "Nuestra metrópoli: esa jungla de asfalto", en Estrategia n.74. pp.44-53. México, marzo-abril de 1987.

EWALD, François. "Una nueva etapa de la nueva historia: entre lo privado y lo público", en revista Historias n.14, Julio-Septiembre 1986, pp.3-7. INAH. México.

EZCURRA, Exequiel. De las chinampas a la megalópolis, 1a.edición, F.C.E. México, 1990. 119 pp. (La ciencia desde México, n.91)

FERNANDEZ CHRISTLIEB, Federico. Las modernas ruedas de la destrucción, el automóvil en la Ciudad de México, 1a.edición, Ediciones El Caballito, México 1992, 214 pp.

FERNANDEZ CHRISTLIEB, Pablo. El espíritu de la calle, psicología política de la cultura cotidiana, 1a.edición, U. de G. México, 1991, 112 pp.

FERNANDEZ, Martha. La Ciudad de México (De gran Tenochtitlan a mancha urbana). Departamento del Distrito Federal, México, 1987. 144 pp. (Colección Distrito Federal, n.14)

FOUCAULT, Michel. Las palabras y las cosas 18a.edición, Siglo Veintiuno editores, México, 1988. 375 pp.

FOUCAULT, Michel. "Preguntas a Michel Foucault sobre la geografía" en, Microfísica del poder, 2a.edición, Ediciones La Piqueta, Madrid, 1979, pp. 111-124.

GARCIA MAROTO, Gabriel. "El caminar sobre dos ruedas, una necesidad de México", en Espacios n.26-27, revista integral de arquitectura, planificación, artes plásticas e ingeniería, México, agosto-octubre de 1955.

GARCIA QUINTANA, Josefina y José Rubén Romero G. México Tenochtitlan y su problemática lacustre, I.I. Históricas UNAM, 1978. (Cuadreno, serie histórica n.21)

GEHL, Jan. "Calidades de las ciudades y actividades urbanas", en I Foro del peatón en el uso de las ciudades 1980, pp.76-85. Dirección de arquitectura y conservación del patrimonio artístico nacional. México, septiembre de 1980. (Cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio artístico n.11)

GEHL, Jan. Life between buildings. Using public space. Van Nostrand Reinhold company. Nueva York, 1980. 202 pp.

GEHL, Jan. "Planeando para peatones", en II Foro internacional del peatón en el uso de las ciudades, pp.23-27. Dirección de arquitectura y conservación del patrimonio artístico nacional. México, 1981. (Cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio artístico n.17)

GIEDION, Sigfried. Espacio, tiempo y arquitectura, 2a.edición, Hoepli. Barcelona, 1958.

GOMEZ MENDOZA, Josefina y otros. El pensamiento geográfico. Alianza Editorial, Madrid, 1982. 530 pp. (Alianza Universidad Textos, n.45)

GOMEZ POMBO, Federico. "Estados Unidos transfiere voraces vehículos que no puede sostener", en Proceso n.165, pp.22-23. México, 31 de diciembre de 1979.

GONZALEZ APARICIO, Luis. Plano reconstructivo de la región de Tenochtitlan, México, INAH, México, 1973. 97 pp.

GONZALEZ MARTINEZ, Alfonso. "La salvación de las aguas", en México Indígena n.19, abril de 1991. pp.45-53.

GONZALEZ LOPEZ, Sergio. Factores determinantes de localización de la industria automotriz terminal en México 1961-1981. Tesis de maestría en urbanismo. Facultad de Arquitectura, Autogobierno, UNAM, 1988. 156 pp.

GONZALEZ OBREGON, Luis. Las calles de México. 2a.edición, Editorial Patria, México, 1987.

GONZALEZ OBREGON, Luis. México viejo. Selección. Editorial Offset, México, 1982. (Testimonios).

GONZALEZ SALAZAR, Gloria. "Acerca del transporte urbano en el Distrito Federal", en Momento económico n.26, pp.3-8. México, octubre de 1986.

GONZALEZ Y GONZALEZ, Luis y Jean Meyer. "El indigenismo de Maximiliano", en Ojarasca, n.9. junio de 1992, pp.10-13.

GRAIZBORD, Boris y Héctor Sanchez. "Expansión física de la Ciudad de México", en Atlas de la Ciudad de México, pp.120-125. 1a.edición en fascículos. El Colegio de México/Departamento del DF/Editorial Plaza y Valdés. México, 1988.

GURRIA LACROIX, Jorge. El desagüe del valle de México durante la época novohispana, 1a.edición, México, 1978. 175pp.

HALBWACHS, Maurice. La mémoire collective. Presses Universitaires de France, Paris, 1950.

HALE, Charles A. La transformación del liberalismo en México a fines del siglo XIX, 1a. edición, editorial Vuelta, México, 1990.

HALL, Edward T. El lenguaje silencioso. 1a.edición, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Alianza Editorial Mexicana, México, 1990 (Los noventa n.32)

HALL, Edward T. La dimensión oculta. 12a.edición, Siglo XXI editores, México, 1988.

HERNANDEZ, Roberto. "97 por ciento de los vehículos sirve a sólo el 21 por ciento de la población del D.F.", en Proceso n.208, pp.6-7. México, 27 de octubre de 1980.

JAUREGUI OSTOS, Ernesto, "Climas", en Atlas de la Ciudad de México, pp.37-40. 1a.edición en fascículos. El Colegio de México/Departamento del DF/ Editorial Plaza y Valdés. México, 1988.

JOSEPH, Isaac. El transeunte y el espacio urbano. 1a.edición. Gedisa editorial. Buenos Aires, 1988. 159 pp.

KATZMAN, Israel. Arquitectura contemporánea mexicana, 1a.edición, INAH, México, 1964. 205 pp.

KATZMAN, Israel. Arquitectura del siglo XIX en México, 1a.edición Centro de Investigaciones Arquitectónicas, UNAM, México, 1973,

KLOSE, Dietrich. Metropolitan parking structures. Books that matter, Nueva York, 1965.

KRAUZE, Enrique. "Diez mentiras sobre Porfirio Díaz". en Proceso, 3 de agosto de 1992, pp.45-49.

LA CAMBRE Institut Supérieur d'Architecture de la Communauté Française de Belgique. Villes et architectures. Essai sur la dimension culturelle du développement. Éditions Karthala, Paris, 1991.

LARROSA, Manuel. Mario Pani, arquitecto de su época, 1a.edición, UNAM, México, 1985. 177 pp.

LE CORBUSIER et Pierre Jeanneret, Oeuvre complète 1910-1929 troisième édition, publié par Boesiger et Stonorov, Zurich, 1943.

LE CORBUSIER et Pierre Jeanneret. Oeuvre complète 1929-1934, troisième édition, publié par W. Boesiger, Zurich, 1946.

LE CORBUSIER et Pierre Jeanneret, Oeuvre complète 1934-1938, deuxième édition, publié par Max Bill, Zurich, 1945.

LE CORBUSIER. Oeuvre complète 1938-1946, publié par W. Boesiger, Zurich, 1946.

LEFEBVRE, Henri. El derecho a la ciudad, 4a.edición, Ediciones Península, Barcelona, 1978. (Historia/Ciencia/Sociedad n.44)

LEFEBVRE, Henri. Espacio y política, 1a.edición, Ediciones Península. Barcelona, 1976. (Historia/Sociedad/Política n.128)

LEFEBVRE, Henri. La production de l'espace. 3eme édition, éditions anthropos, Paris, 1986. 485 pp.

LEGORRETA, Jorge y Angeles Flores. Transporte y contaminación en la Ciudad de México. 1a.edición, Centro de Ecodesarrollo, México, 1989.

LEMOINE VILLICAÑA, Ernesto. El desagüe del valle de México durante la época independiente. I.I. Históricas, UNAM, México 1978. 126pp. (cuaderno serie histórica n.20)

LEON PORTILLA, Miguel. "El primer siglo de Tenochtitlan", en Historia de México Salvat, México, 1985.

LOMBARDO, Sonia. El espacio de la arquitectura prehispánica de México, Tesis de maestría, Universidad Iberoamericana. México, 1965.

LOMBARDO, Sonia. "El códice Xólotl.Fundación de México Tenochtitlan" y "México Tenochtitlan en 1519", en Atlas de la Ciudad de México, 1a.edición en fascículos. Colmex /DDF/ Editorial Plaza y Valdés. México 1988.

LOMBARDO, Sonia. La ciudadela. Ideología y estilo en la arquitectura del siglo XVIII. I.I.Estéticas,UNAM, México, 1980. 94pp.

LOPEZ AUSTIN, Alfredo. Tarascos y mexicas. Fondo de Cultura Económica, México 1981 (SEP/80 n.4)

LOPEZ RANGEL, Rafaél y Roberto Segre. Tendencias arquitectónicas y caos urbano en América Latina. 1a.edición, Ediciones Gustavo Gili, México, 1986.

LOPEZ RANGEL, Rafaél. Orígenes de la arquitectura técnica en México, 1920-1933, 1a.edición, UAM-Xochimilco, México, 1984. 147pp.

LUCA DE TENA, Torcuato. La Ciudad de México en tiempos de Maximiliano, 3a.reimpresión. Editorial Planeta, México, 1991.

MABARDI, N. Martin. Espace-rue; espace de vie?. Louvain-La-Neuve. Habitat et participation. Belgique, 1987.

MACROPOLIS, "Así te vemos ciudad...", encuesta realizada por la revista Macrópolis n.1, 12 de marzo de 1992, pp.14-20.

MARROQUI, José María. La ciudad de México. El origen de los nombres de muchas de sus calles y plazas, del de varios establecimientos públicos y privados, y no pocas noticias curiosas y entretenidas. Tipografía y Litografía La Europea, de Aguilar Vera y Compañía. 3 tomos, México, 1900-1903.

MARTINEZ MARIN, Carlos. "Los primeros tiempos coloniales de Nueva España", en Historia de México. Salvat mexicana de ediciones, México, 1978. pp.1087-1100.

MATUTE, Alvaro. México en el siglo XIX, fuentes e interpretaciones históricas. Antología. UNAM, México 1984. (Lecturas universitarias n.12)

MATUTE, Alvaro. Notas sobre la historiografía positivista mexicana, inédito, 1990.

MERLIN, Pierre. Géographie de l'aménagement, Presses Universitaires de France, Paris, 1988.

MESSMACHER, Miguel. La ciudad de México, pasado presente y futuro. Bases para el conocimiento de sus problemas. DDF, México, 1979.

MEYER, Lorenzo. "Sistema de gobierno y evolución política hasta 1940", en Atlas de la Ciudad de México, pp.373-376. 1a.edición en fascículos. El Colegio de México/Departamento del DF/Editorial Plaza y Valdés. México, 1988.

MEXICO INDIGENA. La otra ciudad, número dedicado a los habitantes indígenas de la ciudad de México, n.21, junio de 1991.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS/MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS. Les carrefours, aménagement et secourité routière. Bruxelles, 1985.

MORALES MARTINEZ, María Dolores. "La distribución de la propiedad en la ciudad de México entre 1813 y 1848, en revista Historias n.12, Enero-Marzo 1986, pp.81-90, INAH, México.

MORALES MARTINEZ, María Dolores. "La expansión de la Ciudad de México (1858-1910)", en Atlas de la Ciudad de México, pp.64-68. 1a.edición en fascículos. El Colegio de México/Departamento del DF/Editorial Plaza y Valdés. México, 1988.

MORALES MARTINEZ, María Dolores. "Viajeros extranjeros y descripciones de la Ciudad de México", en revista Historias n.14, pp.105-143. INAH, México.

MORENO MEJIA, Sergio. "Sistema hidráulico del Distrito Federal", en Atlas de la Ciudad de México, pp.183-186. 1a.edición en fascículos. El Colegio de México/Departamento del DF/Editorial Plaza y Valdés, México, 1988.

MORENO, Roberto. La polémica del darwinismo en México, 1a.edición, I.I.Históricas, UNAM, México, 1989.

MORETT, Georgina. "...Y el pueblo me llamó así: La Diana Cazadora", en Macrópolis 2 de julio de 1992.pp.18-30.

MOVIMIENTO ECOLOGISTA MEXICANO. "Automóvil, ecología y medio ambiente", en Dossier ecologista n.1. México, otoño de 1989. 33pp.

MUMFORD, Lewis. City Development. Studies in desintegration and renewal, Harcourt, Brace and company, NY.1945. 248pp.

MUÑOZ, Humberto, Orlandina de Oliveira y Claudio Stern, compiladores. Migración y desigualdad social en la Ciudad de México. 1a.reimpresión, COLMEX/I.I. Sociales UNAM. México, 1981.

NADER, Ralph. Updated unsafe at any speed; the designed in dangers of the american automobile. Grossman, Nueva York, 1972.

NAVARRO BENITEZ, Bernardo. El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México. 1a.edición, Plaza y Valdés, México, 1988.

NAVARRO BENITEZ, Bernardo y Ovidio González. Metro, Metrópoli, México. 1a.edición, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, 1989.

NAVARRO, Ricardo A., Urs Heierli y Víctor Beck. La bicicleta y los triciclos; alternativas de transporte en América Latina. Coedición del Centro suizo de tecnología apropiada, Centro salvadoreño de tecnología apropiada, Centro alemán para tecnologías apropiadas y Centro de estudios en tecnologías apropiadas para América Latina. St. Gallen, 1985. 323 pp.

NEGRETE, María Eugenia y Héctor Salazar. "Dinámica de crecimiento de la población de la Ciudad de México (1900-1980)",

en Atlas de la Ciudad de México, pp.125-128. 1a.edición en fascículos. El Colegio de México/Departamento del DF/Editorial Plaza y Valdés. México, 1988.

NEWMAN, Oscar. Defensible space. Crime prevention through urban design. Collier Books, N.Y. 1976.

NOVO, Salvador. Los paseos de la Ciudad de México. 1a.edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1974. (Testimonios del fondo n.7)

NOVO, Salvador. Nueva grandeza mexicana, 5a.edición, Ediciones Era, México, 1967.

OROZCO Y BERRA, Manuel. Historia de la Ciudad de México, desde su fundación hasta 1854, SEP, México, 1973. (Sep-setentas n.112)

ORTIZ DE ZEVALLOS, Augusto. Plan del Centro de Lima, Municipalidad de Lima, 1990.

PEIJNENBURG, Jeroen y Bill Ridgers. ¿Proteccionismo e internacionalismo? Un programa internacional para sindicalistas de la industria automotriz. Instituto de Investigaciones Económicas, Proyecto Lázaro Cárdenas de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México, 1987. 87pp.

PERICOT, Luis. Humanidad Prehistórica. Salvat Editores, Navarra, 1982. 196 pp. (Biblioteca Básica Salvat n.20)

PORRAS MUÑOZ, Guillermo. Personas y lugares en la Ciudades México, siglo XVI, I.I.Históricas, UNAM, México, 1988 (serie historia novohispana n.37)

PORRAS MUÑOZ, Guillermo. Reflexiones sobre la traza de la ciudad de México, DDF, México, 1987, (Ciudad y cultura n.1) 21pp.

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA, Los presidentes de México 1910-1988, Dirección general de comunicación social, México, 1988.

PYNCHON, Thomas. "¿Está bien ser un luddita?", en Quimera n.2. pp. 12 a 19. México, 1988.

RAMIREZ RUIZ, Marcelo. Organización de los espacios comunitarios en Valles Centrales de Oaxaca, Tesis profesional de geografía, UNAM, FFyL, México, 1991.

RAMSEY, Charles George y Harold Reeve Sleeper. Architectural graphic standards. 4a.edición. John Wiley & sons, inc. Nueva York, 1951. 614 pp.

RASCON, Marco. "Bicicletas al reglamento de construcciones", en La Jornada, 16 de octubre de 1989, p.35.

REYES HERODES, Jesús. El liberalismo mexicano en pocas páginas, selección de textos de Otto Granados, F.C.E. México, 1985. (Lecturas mexicanas n.100)

RIESMAN, David. Abundancia ¿para qué? 1a. edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1965. (colección popular)

RIOS, Patricia. "'Proyecto Alameda', modernización al estilo neoyorkino", en Ecológicas, mayo-junio de 1992, Revista del Instituto Autónomo de Investigaciones Ecológicas, pp. 6-7.

ROCA, Miguel Angel. "Reflexiones en torno a la ciudad", en El Foro internacional del peatón en el uso de las ciudades, pp.19-22. Dirección de arquitectura y conservación del patrimonio artístico nacional. México, 1981. (cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio artístico n.17)

ROSSI, Aldo. La arquitectura de la ciudad, 1a.edición, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1976.

ROUSSEAU, Jean Jeacques. El contrato social, Editorial Porrúa, México, 1987 (sepan cuántos... n.113)

RUSSELL, Bertrand. La sabiduría de occidente. 2a.edición, Aguilar. Madrid, 1975.

SANCHEZ AMBRIZ, Mary Carmen. "La escultura monumental y sus contrastes", en Macrópolis n.23, 13 de agosto de 1992, pp.14-31.

SANCHEZ DE CARMONA, Manuel. Traza y plaza de la Ciudad de México en el siglo XVI. 1a.edición, UAM/Tilde. México, 1989.

SAUNDERS, Peter. Social Theory and the urban question, Hutchinson University Library, 1981.

SEARA VAZQUEZ, Modesto. La hora decisiva. 1a.edición, Joaquín Mortiz/Planeta. México, 1982. 334 pp.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. "Programa de trabajo 1990 para el área metropolitana de la Ciudad de México", en Unomásuno, 15 de febrero de 1990, p.36.

SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA. Enciclopedia de México, Compañía editora de enciclopedias de México, edición especial, México 1987.

SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA/INSTITUTO NACIONAL DE BELLAS ARTES. El peatón en el uso de las ciudades; espacios públicos. Dirección de arquitectura y conservación del patrimonio artístico nacional. México, 1981. (cuadernos n.17).

SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA/INSTITUTO NACIONAL DE BELLAS ARTES. El peatón en el uso de las ciudades. Dirección de arquitectura y conservación del patrimonio artístico nacional. México, 1980. (cuadernos n.11).

SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA/INSTITUTO NACIONAL DE BELLAS ARTE/SALVAT. Historia del arte mexicano, fascículo 91, México, 1982.

SERT, J.L. Can our cities survive?, CIAM, Cambridge, 1942.

SIERRA, Justo. Ensayos y textos elementales de historia, 2a.edición, UNAM, México, 1984. (Obras completas, tomo IX)

SIERRA, Justo. Evolución política del pueblo mexicano, 2a.edición, UNAM, México, 1984. (Obras completas, tomo XII)

SIERRA, Justo. Periodismo político, 2a.edición, UNAM, México, 1984. (Obras completas, tomo IV)

SILVA HERZOG, Jesús. Breve historia de la Revolución Mexicana, Fondo de Cultura Económica, México, 1985, 2 tomos.

SMITH, Michael Peter. The city and the social theory. Basil Blackwell, Oxford, USA, 1980.

STUBER, Fritz. "El caminar y el urbanismo, ¿dos conceptos en conflicto?", en l Foro internacional del peatón en el uso de las ciudades, pp.14-17. Dirección de arquitectura y conservación del patrimonio artístico nacional, México, septiembre de 1980. (cuadernos de arquitectura y conservación del patrimonio artístico n.11)

SUAREZ, Luis. De Tenochtitlan a México, 1a.edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1974. (Archivo del Fondo n.16)

SUAREZ, Luis. México, imagen de la ciudad, 1a.edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1974. (Erchivo del Fondo n.6)

TISNE, Pierre, éditeur. Paris mon coeur... Paris, 1945.

TOVAR DE TERESA, Guillermo. La ciudad de los palacios: crónica de un patrimonio perdido. 1a.edición, editorial vuelta, México, 1991. 2 tomos.

TURNER, John Kenneth. México Bárbaro, Editorial Epoca, México, 1992.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO. La ciudad, concepto y obra, IV coloquio de historia del arte, I.I.Estéticas, México, 1987.

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO/ UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA. Las ciudades mexicanas en la última década del siglo XX, I.I.Económicas- UAM Xochimilco. México, 1989.

URIBE, Eloísa, coordinadora. Y todo... por una nación. Historia social de la producción plástica de la Ciudad de México. 1761-1910. 2a.edición, INAH/SEP, México, 1987. (Colección Científica, serie Historia).

VATIN, François, "La métaphore du flux, la science et la pratique économique", dans la revue Espaces et sociétés n.43, Juillet-décembre, 1983, pp.9-16.

VELARDE, Héctor. Historia de la arquitectura, 3a.edición, F.C.E., México, 1956 (Breviarios, n.17) 220 pp.

VERA, Ramón. "Este horizonte chinampero", en México Indígena n.19, abril de 1991, pp.37-44.

VIALE, Emilio. "Los ejes viales infringen la ley y no son solución", en Proceso n.153, pp.16-18. México, 8 de octubre de 1979.

VIDRIO, Manuel. "El transporte en la Ciudad de México en el siglo XIX", en Atlas de la Ciudad de México, pp.68-71. 1a.edición en fascículos. El Colegio de México/Departamento del DF/Editorial Plaza y Valdés, México, 1988.

VILLAGRAN GARCIA, José. Teoría de la arquitectura, 1a.edición, INBA, México, 1964, 148 pp. (cuadernos de arquitectura n.13)

VILLEGAS, Abelardo. El liberalismo, 1a.edición, UNAM, México, 1986. 30 pp. (Grandes tendencias políticas contemporáneas n.27)

VIQUEIRA ALBAN, Juan Pedro. ¿Relajados o reprimidos? Diversión públicas y vida social en la Ciudad de México en el siglo de las luces, 1a.edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1987.

WARD, Peter M. México: una megaciudad. Producción y reproducción de un medio ambiente urbano, 1a.edición, CNCA/ Alianza Editorial, México, 1991.

WATSON, Roderick y Martin Gray. El libro de la bicicleta. H.Blume Ediciones, Madrid, 1980. 382 pp.

YOMA MEDINA, María Rebeca y Luis Alberto Martos L. Los mercados en la historia de la Ciudad de México. El Volador y La Merced. CNCA, México, 1990.

YUSTE, Carmen. Comerciantes mexicanos en el siglo XVIII. 1a.edición, I.I.Históricas UNAM, México, 1991. 261pp.

ZEA, Leopoldo. El positivismo en México: nacimiento, apogeo y decadencia, sexta reimpresión, Fondo de Cultura Económica, México 1990. 481 pp.

ZUÑIGA, Juan Antonio. "Sin control oficial, la industria, gran sangradora de capital", en Proceso n.208, pp.7-8. México, 27 de octubre de 1980.

El esfuerzo de la presente investigación está dedicado a todos los indocumentados de Centroamérica y México, quienes de manera admirable llevan consigo su espacialidad a miles de kilómetros de distancia y de paso devuelven para sus tierras muchos de los dólares sacados.

A ellos, y a quienes como ellos trabajan en las condiciones más adversas, deseo agradecer el financiamiento de estos años de educación formal.

Por supuesto y con más afecto por su enorme desinterés, doy las gracias como siempre a Carmen Christlieb y a Ralo Fernández.

También por el mecenazgo a una escala -digamos- más inmediata: a Rocío Echevarría y al portero del Atlante.

Por lo mismo pero de otro modo, al Instituto Superior de Arquitectura de la Comunidad Francesa de Bégica-La Cambre, a Marc Gossé, a Marcel Pesleux, a todo su equipo, a los stagiaires y a la Cooperación Belga (AGCD) que se deja sacar becas pensando en otros fines.

Enorme agradecimiento por la cuidadosa dirección y revisión de esta tesis a Georgina Calderón y a Carlos Tur.

Por la asesoría, a José Rubén Romero Galván, Ricardo Melgar Bao, Alfonso García Ruíz, Gerardo Bustos, y de manera muy especial a Raúl Fernández Rangel.

Por las facilidades prestadas con y sin relación a este trabajo (pero que finalmente sí repercutieron en él) a: Javier Fernández Christlieb, Gustavo Vargas, Román Álvarez Béjar, Omar Moncada, Carmen Valverde, Luis Fuentes Aguilar, Licha y Philippe Sneyers, Lorence y Javier Pérez Siller, Víctor Roura, Miguel Angel Aguilar, Jérôme Monett, Alvaro Matute, Xavier Cortés Rocha, Elena Poniatowska, Rosario Narezo, Arturo Gómez Lamadrid, Marisa Echevarría, Germán Mort, Jorge e Isabelle de la Torre, Ruth Peza, Manuel López Gallo, Luis Manuel Guerra y Superbarrio Gómez.

Por las discusiones sobre este y otros temas mejores, a: Marcelo Ramírez, René Ceceña, Augusto Ortiz de Zavallos, Javier Pérez Siller, Luis Sanchez, Fernando Belaunzarán, Jorge Cortés, Agustín Madrigal, Adrián González, Derek Treveethan, Gerardo Sanchez, Smain Labacoui, Luis Fernando Arbelaéz, Sarah Feldman, Giselle Ortega, José Magalhaes, El Hadjy Sidy, Luis Delgado, Cyrille Seba Zungu, Saliou Niang, Rachida Ben Moussa, Pablo, Paulina, Fátima, Marigli, Raúl y Bernardo Fernández Christlieb. A todos los que me faltan.

Y a la Ratus, por ser algo así como el elemento en el que toda esta página sólo puede cobrar vida.

México/Bruselas, 1992.