

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

TALLER DOMINGO GARCÍA RAMOS

**LA EVOLUCIÓN DE UN ENCLAVE:
EL CASO DE LA GLORIETA DE LOS
INSURGENTES Y LAS PROPUESTAS
URBANAS EN TORNO A ELLA**

TESIS TEÓRICA QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
ARQUITECTO

PRESENTA:
SAMID ELIAS MERINO RIOS

TUTOR:
DR. ALEJANDRO LEAL MENEGUS

SINODALES:
**DRA. ELISA MARÍA TERESA DRAGO QUAGLIA
DR. PABLO GÓMEZ PORTER**



CD, MX. CIUDAD UNIVERSITARIA A 15 DE FEBRERO DEL 2023



Universidad Nacional
Autónoma de México

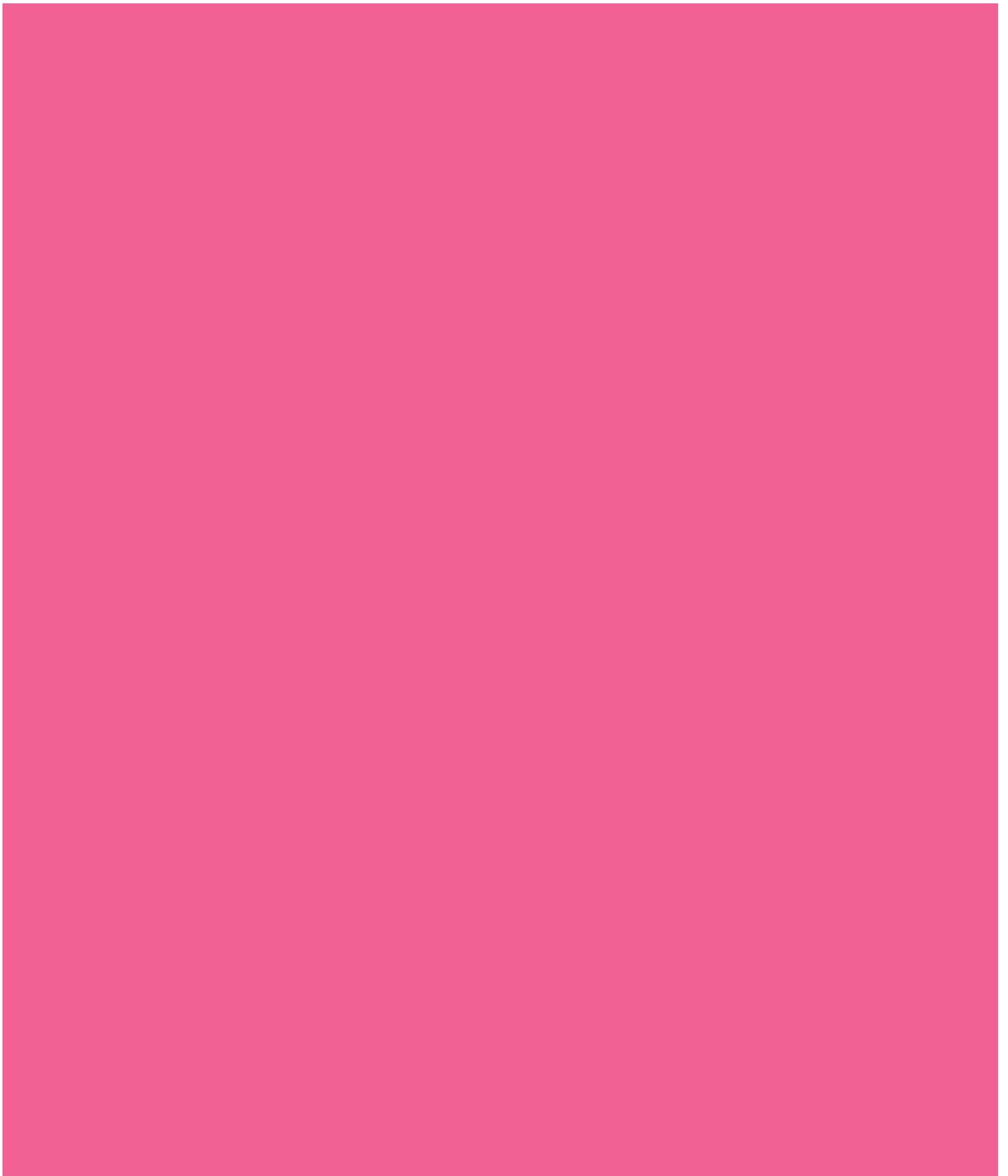


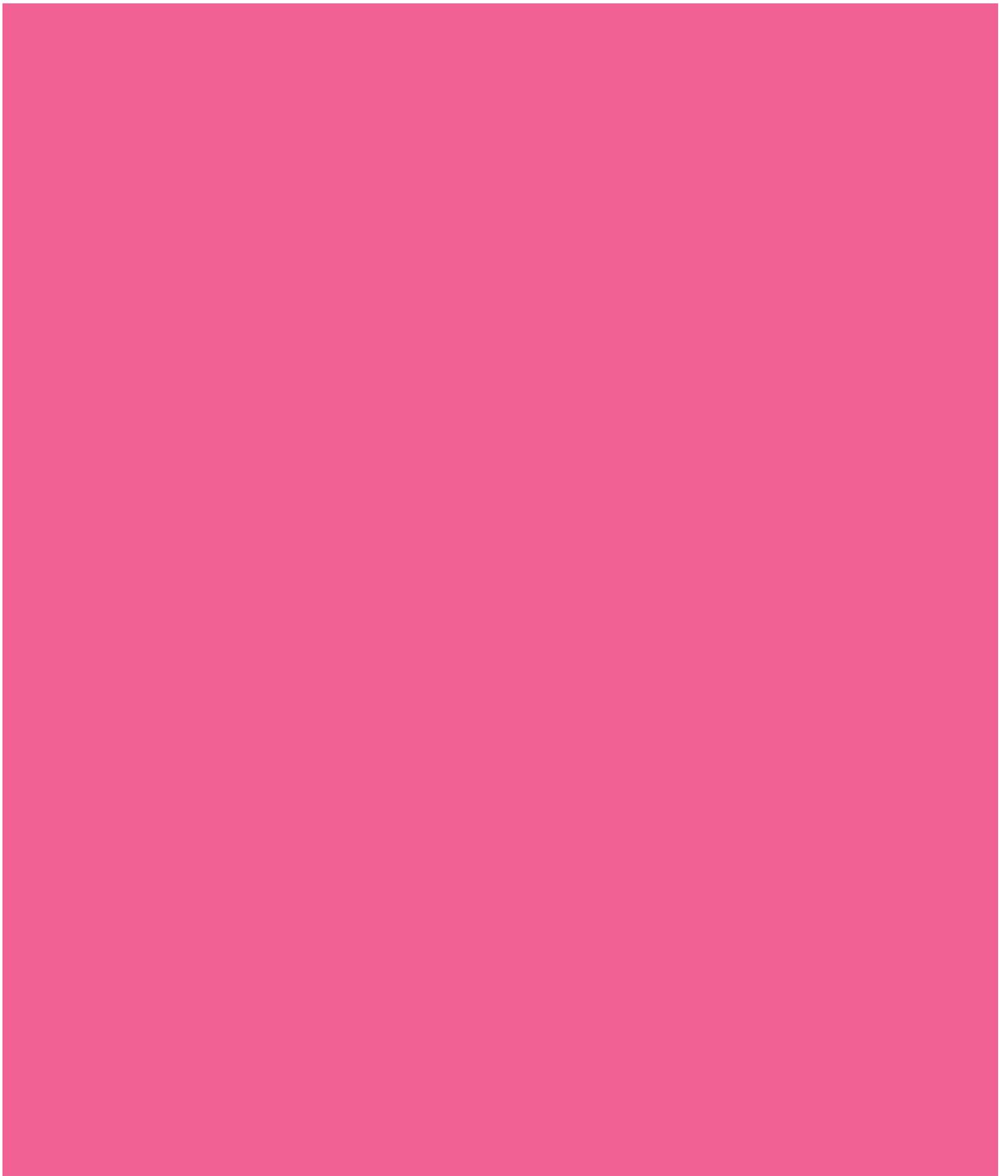
UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta 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.

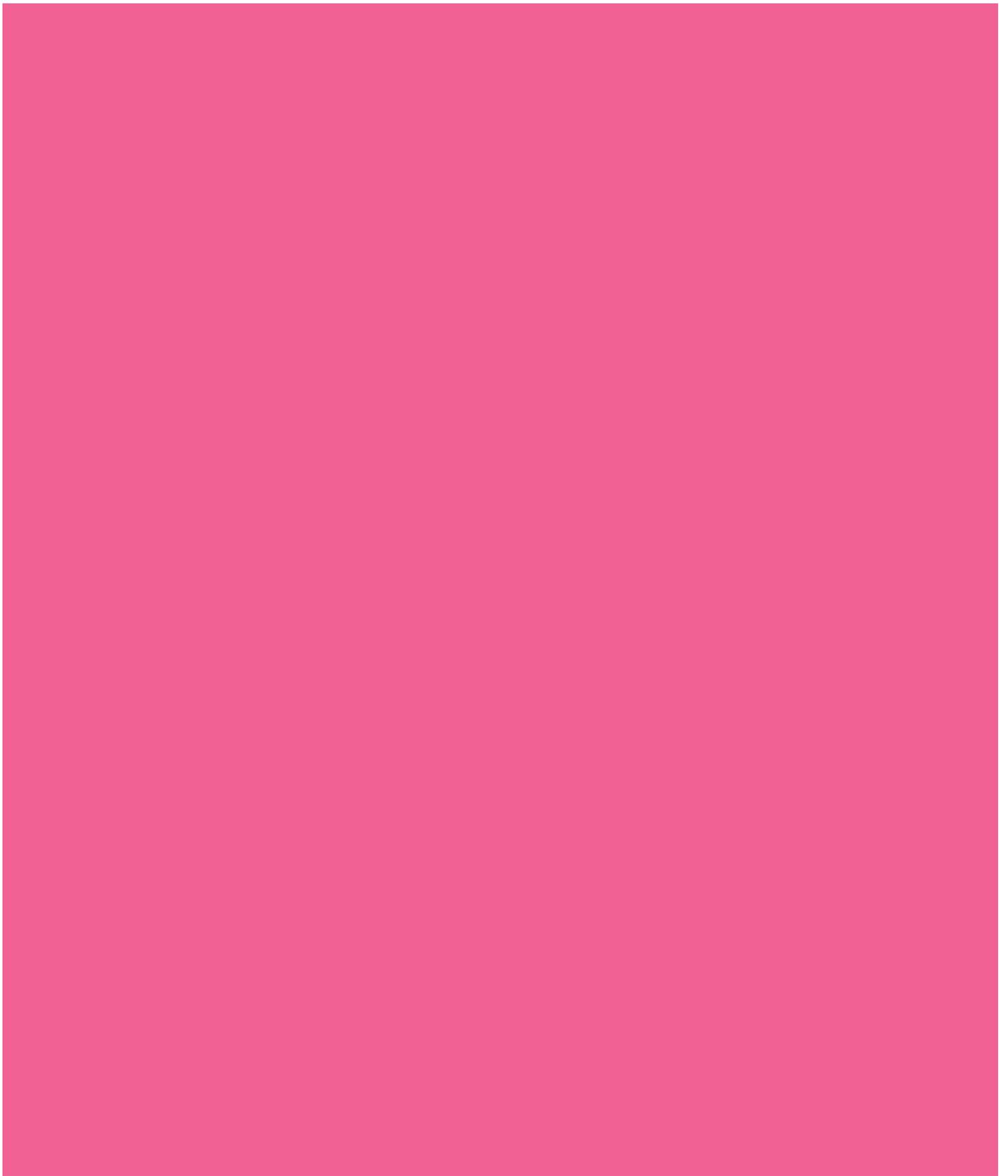






LA EVOLUCIÓN DE UN ENCLAVE:

El caso de la Glorieta de los
Insurgentes
y las propuestas urbanas en torno a
ella



Después de media noche, cuando las masas han desaparecido en los últimos convoyes del metro, la plaza vuelve a parecerse a la maqueta que recuerdan los memoriosos;...

José Joaquín Blanco*

* José Joaquín Blanco, "La plaza del metro" en
Función de media noche, (México: Ediciones Era,
1981), 68-70.

AGRADECIMIENTOS

A Rocío, Gildardo, Gael y Aranzazu por su apoyo incondicional, por su confianza y por estar siempre.

A Eugenia, Elías, Sofía y Dimas, por su experiencia, por los consejos y por su cariño.

A Alejandro Leal, Elisa Drago y Pablo Gómez Porter; por toda su paciencia, por sus recomendaciones, por su conocimiento, y por su pasión.

A Lucía Zesati por la primera oportunidad

A Fidel Sánchez Bautista por animarme a comenzar

Contenido

Introducción	3
Planteamiento del problema	3
Preguntas de investigación	5
Hipótesis	5
Objetivos	6
Fundamentación	6
Metodología	7
PRIMERA PARTE. EL PAPEL DE LAS GLORIETAS EN LA EVOLUCIÓN DE LAS CIUDADES	
1. La invención de las glorietas	11
1.1. Particularidades de la glorietta	11
1.2. Las primeras glorietas y el urbanismo neoclásico	13
1.3. Los paseos y las primeras glorietas de la Ciudad de México	17
1.4. Eugene Henard y las ideas detrás de la glorietta contemporánea	21
SEGUNDA PARTE. LA CONFORMACIÓN DEL ENCLAVE INSURGENTES- CHAPULTEPEC	
2. Antecedentes: el origen de avenida Chapultepec, 1575-1779	35
2.1. Las vialidades principales, ...	42
3. El nacimiento de los territorios en el enclave, 1529-1906	46
3.2. El Ejido de la Horca, 1529	46
3.3. La Hacienda de Santa Catarina del Arenal, 1610	49
3.4. El pueblo de La Romita, ...	51
3.5. Línea del tiempo	54
4. El proceso de planificación de la glorietta, 1906-1968	65
4.1. El concurso de anteproyectos para un monumento a lasmadres de México	69
4.2. Mario Pani y el nuevo centro de la Ciudad de México	72
4.3. Alfonso Pallares y su propuesta vial en la Glorietta de los Insurgentes	77
5. El proyecto Metro Distrito Federal, 1969	81
5.1. Salvador Ortega Flores y la plaza del metro Insurgentes	87

TERCERA PARTE. LA INTERVENCIÓN PRIVADA Y GUBERNAMENTAL

6. Los primeros años de la Glorieta de los Insurgentes, 1969-1985	103
6.1. La ACOZORO y la Glorieta de la Federación	109
7. La llegada del Metrobús a la Glorieta de los Insurgentes en 2005	111
8. Propuestas para una intervención a la Glorieta de los Insurgentes, 2012-2017	115
8.1. La glorieta como un nodo publicitario: un Times Square chilango	115
8.2. El anfiteatro del fallido Corredor Cultural Chapultepec	120
8.3. La idea de mejoramiento urbano del corredor Insurgentes-Glorieta de los Insurgentes	128
8.4. Un Corredor turístico, tecnológico y privado	132
9. La glorieta de los movimientos sociales	134
10. Conclusiones	137
11. Referencias	140

Introducción

Planteamiento del problema

No obstante su notoriedad, la Glorieta de los Insurgentes no siempre ha existido, y menos como la conocemos actualmente; a lo largo del tiempo su entorno ha sido constantemente transformado. La actual glorieta, hoy padece problemáticas que tienen origen desde su construcción en 1969 y otras que se fueron desarrollando al paso de los años.

La importancia que adquirió la Glorieta de los Insurgentes a partir de 1969, se debió, principalmente a dos problemas que intentó resolver; en primer lugar, un cruce de vialidades conflictivo de siete ramales, el cual incitó que arquitectos imaginaran propuestas para resolverlo durante buena parte del siglo XX; y, en segundo lugar, pero no menos importante, construir la estación terminal de la línea 1 del Sistema de Transporte Colectivo (STC) y una plaza simbólica que representara la importancia del proyecto hecho durante el gobierno de Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970).

Las propuestas hechas alrededor de la Glorieta de los Insurgentes nos ayudan a entender, como un reflejo en pequeña escala, la evolución histórica y la complejidad de la ciudad. Asimismo, funcionan

como un instrumento para entender diferentes pensamientos, modelos de planificación urbana y los problemas a los que se enfrentó la Ciudad de México y su sociedad en el siglo XX.

Siendo la Glorieta de los Insurgentes un espacio de gran importancia, inmerso en la ciudad, entre fronteras territoriales, donde convergen fenómenos diversos, no ha sido suficientemente documentado, particularmente en su desarrollo y evolución. Actualmente hay bibliografía que analiza la dinámica social de la Glorieta de los Insurgentes, pero no existen fuentes documentales que expliquen la evolución urbana de la Glorieta de los Insurgentes y el nacimiento del cruce de caminos. De hecho, cuando se aborda esta temática, solo se habla de la Glorieta de los Insurgentes como un elemento complementario a la colonia Juárez, la colonia Roma o bien, al metro de la Ciudad de México.

Preguntas de investigación

1. Desde su conformación, ¿Cuáles son las transformaciones físicas más importantes en el cruce de la avenida Chapultepec y la avenida de los Insurgentes?
2. ¿Cuál es el origen de la Glorieta de los Insurgentes y cuáles fueron las corrientes urbanas que influyeron en su diseño?
3. ¿Cómo era el contexto social y urbano en la Ciudad de México que dio paso a la construcción de la Glorieta?
4. ¿Cuál es la importancia de la Glorieta de los Insurgentes en la Ciudad de México actualmente?

Hipótesis

1. La conformación y construcción de la Glorieta de los Insurgentes se detonó gracias a la construcción del STC (metro) y se sirvió del modelo del cruce rotatorio de Eugene Henard, en lo internacional; como de proyectos de Mario Pani y Alfonso Pallares, en lo local; y así solucionar el cruce de cinco vialidades, procurando las circulaciones peatonales.
2. La construcción de la Glorieta de los Insurgentes tuvo un gran impacto en la movilidad de lo que fue el poniente de la Ciudad a inicios del siglo XX y facilitó el acceso del resto de la población a esa parte de la Ciudad de México. Ahora, que fue absorbida por la mancha urbana, es un área de gran relevancia urbana, social, cultural y comercial que forma parte del espacio público de la zona centro.

Objetivos

1. Conocer las circunstancias históricas y geográficas que devinieron en la Glorieta de los Insurgentes.
2. Documentar las diferentes transformaciones y propuestas hechas para el cruce de Avenida Chapultepec y Avenida de los Insurgentes en la primera mitad del Siglo XX, que culminaron en la construcción de la Glorieta de los Insurgentes en 1969 y las modificaciones hechas posteriormente para explicar su importancia, el impacto en su contexto inmediato y el papel que tuvo en la segunda mitad del siglo XX.
3. Identificar las problemáticas socio-urbanas actuales de la Glorieta de los Insurgentes, mediante el análisis físico actual y de gabinete para facilitar la elaboración de propuestas que respondan a los requerimientos reales de la Glorieta de los Insurgentes.

Fundamentación

Estudiar a la Glorieta de los Insurgentes es relevante porque es un componente urbano importante dentro de la planificación urbana de la Ciudad de México, es muestra tangible de los cambios que puede experimentar un espacio dentro de la ciudad y es testigo de sus constantes movimientos, cambios, alteraciones y evoluciones.

Gran cantidad de capitalinos ha estado, escuchado o leído sobre ella, sin embargo, muchas veces es asociada directamente como un espacio complementario y no se le da la importancia por si misma, siendo un lugar donde confluyen un sinnúmero de actividades y personas que la han configurado como una plaza pública importante en la ciudad.

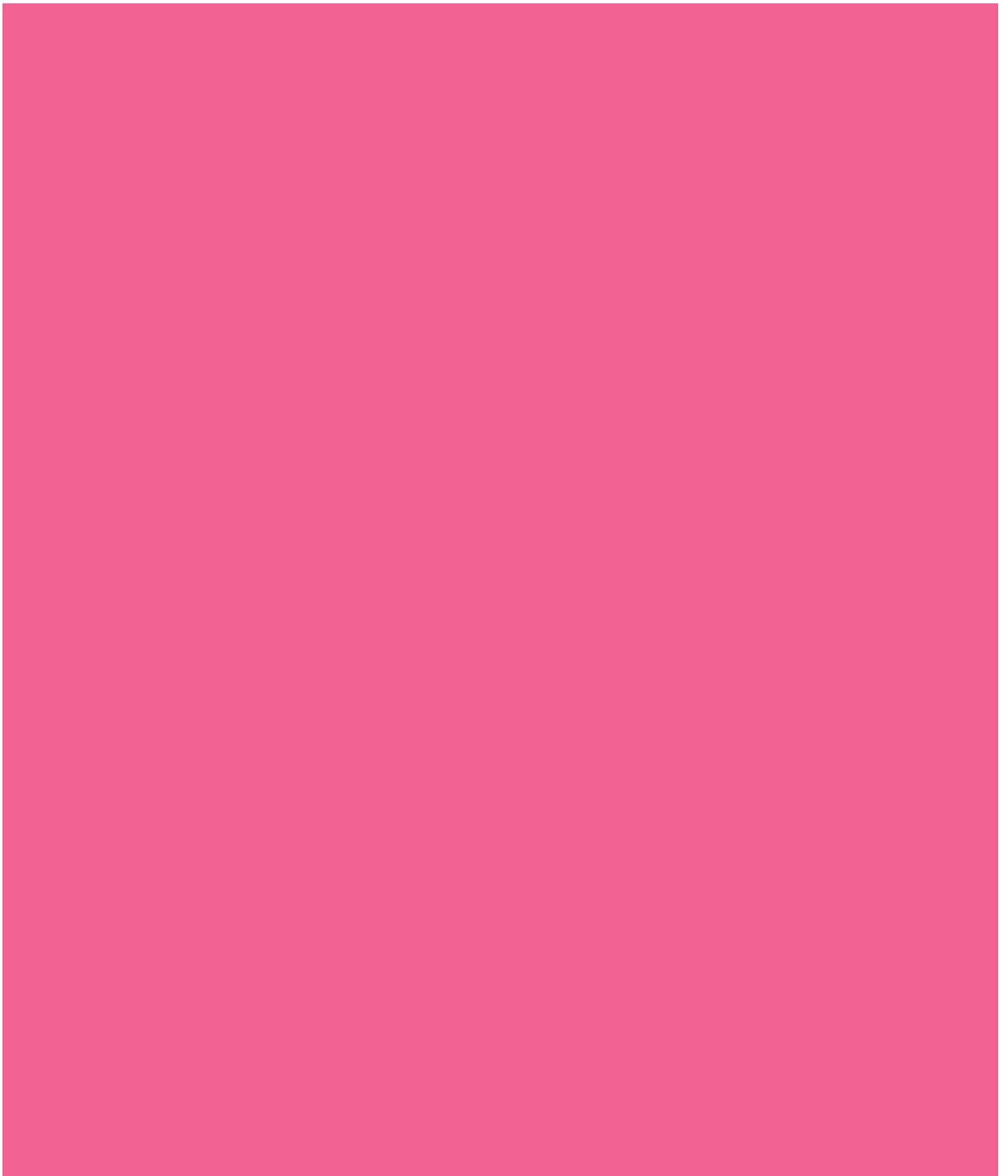
La Glorieta de los Insurgentes merece la mención como un hito urbano que encarna una serie de planteamientos urbanos de inicios del siglo XX, también toma importancia solo por ser un espacio público, de uso común para muchos habitantes de la Ciudad de México, un espacio público relevante en la ciudad del siglo XXI.

La apropiación de diferentes tribus urbanas a la glorieta a través del tiempo, le han dotado de distintas identidades, aspectos, y, por supuesto, de dinámicas comerciales y sociales, por lo que se ha generado un espacio de libertades de una manera singular, que solo pudo lograrse por la evolución de su entorno físico, económico, social y cultural.

La glorieta es un punto de encuentro entre, tres avenidas y dos calles peatonales, que en total generan siete ramificaciones; Avenida Insurgentes, Avenida Chapultepec, Avenida Oaxaca, calle Génova, que es la entrada principal hacia la Zona Rosa, y la calle Jalapa.



PRIMERA PARTE. El papel de las
glorietas en la evolución de las
ciudades.



1. La invención de las glorietas

1.1 Particularidades de las glorietas

Es importante definir, para efectos del presente texto, la palabra “glorieta” por lo cual, son de utilidad las siguientes dos definiciones; la primera, de Ricardo Soca:

Una glorieta es una plaza comúnmente de forma circular donde desembocan varias calles, alamedas o vías de circulación.¹

Y la segunda, de la Enciclopedia de Arquitectura de Alfredo Plazola

Plaza donde desembocan por lo común varias calles o avenidas.²

Además, su origen viene del latín *parricus*, palabra que evolucionó y dio origen a otra palabra: *parque*³. *Glorieta* y *parque* comparten el mismo génesis y en la realidad actual no deberían ser tan

¹ Ricardo Soca, Nuevas fascinantes historias de las palabras, 1 ra ed. Tomo 2 (Formato PDF), s.v. “glorieta” https://books.google.com.mx/books?id=pttEFCK8ixEC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

² Alfredo Plazola, Alfredo Plazola y Guillermo Plazola, Enciclopedia de Arquitectura, Volumen 5, s.v “glorieta”186

³ Ignacio Piña Álvarez, “Los espacios verdes en la ciudad de Oviedo” (Tesis de fin de máster, Universidad de Oviedo, 2017), 4-5. http://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/10651/43499/3/TFM_IgnacioPinaAlvarez.pdf

distintos, al suponer que ambos son espacios públicos abiertos. Es por ello que el presente trabajo abordará a la glorieta como un fenómeno urbano, pero también como un espacio público que influye en el contexto histórico, social y cultural de la Ciudad de México, y por supuesto tiene el potencial de mejorar o empeorar la calidad de vida de los habitantes de la misma.

Asimismo, es importante mencionar que, como muchas otras soluciones urbanas responden a cambios en el contexto social, cultural y demográfico; las glorietas también son producto de ello. Tanto que el crecimiento de las ciudades, el gran aumento demográfico, el desarrollo de vehículos automotores y la segregación de gran parte de la población en las periferias urbanas, creó la necesidad de recorrer grandes distancias dentro de las ciudades, lo que generó problemas de movilidad. En consecuencia, la glorieta contemporánea funcionó como un instrumento para procurar el movimiento ágil de la población en la urbe.

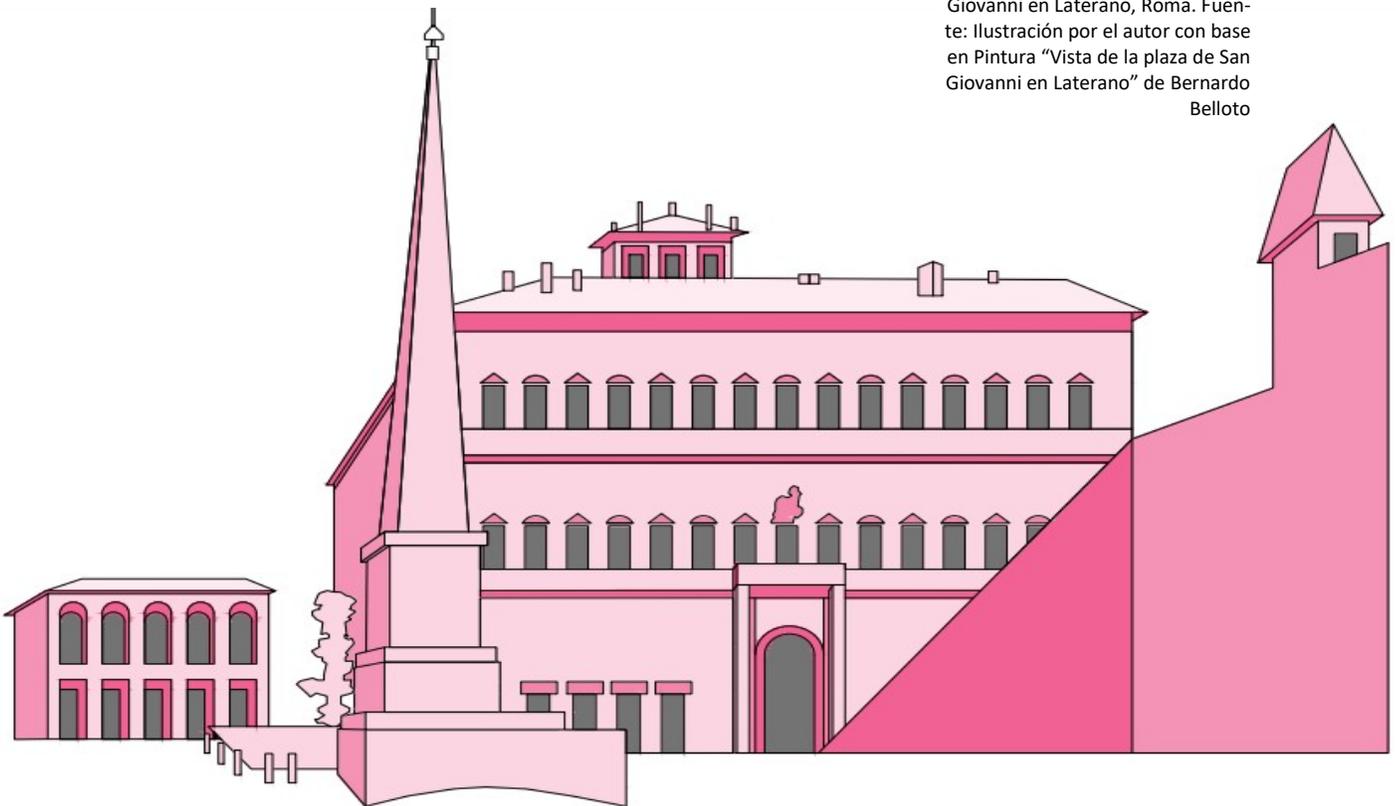
Por otra parte, es preciso destacar que, en la presente tesis se utilizará el término “glorieta” debido a que es el más utilizado cuando se hace referencia a nuestro objeto de estudio; no obstante, es común, también, escuchar la palabra “rotonda” como un sinónimo y se usa sin distinción.

1.2. Las primeras glorietas y el urbanismo neoclásico

Una vez que tenemos claro el elemento de composición urbana al que nos vamos a referir, es muy importante ubicar y rastrear temporalmente la evolución y configuración de los primeros prototipos de glorietas para comprender el contexto de la invención de la glorieta contemporánea y establecer una comparativa que nos ayude a realizar un mejor análisis del papel de las glorietas en la Ciudad de México y, en específico, de la Glorieta de Los Insurgentes.

En la antigua Roma, se introdujeron elementos dentro de la traza de las ciudades que funcionaron como remates visuales, cual alfileres dentro del espacio público. Por ejemplo, los obeliscos, que fueron dispuestos dentro de las ciudades, como trofeos que simbolizaban el poder que engrandecía a sus gobernantes (figura 1).

Figura 1 Obelisco en plaza de San Giovanni en Laterano, Roma. Fuente: Ilustración por el autor con base en Pintura "Vista de la plaza de San Giovanni en Laterano" de Bernardo Bellotto



Posteriormente, en el siglo XVIII, tras la entrada de los Borbones a España y su oposición a las políticas contra-reformistas, la nueva España fue permeada rápidamente por las ideas neoclásicas (figura 2), y con ellas, los planteamientos urbanos de la ciudad clásica, y con base en ellos se configuró el urbanismo neoclásico.

El urbanismo neoclásico dio continuidad al urbanismo del renacimiento y del barroco y utilizó ideas urbanas que evolucionaron desde las ciudades romanas: Las formas regulares, los ejes, la perspectiva, la proporción y la simetría, como lo señala Federico Fernández en “Europa y el urbanismo neoclásico en la Ciudad de México”.⁴

Gracias a la evolución de ideas sobre la planeación y las características de la ciudad, nacieron los paseos en la traza de las ciudades, calzadas de gran extensión hechas para dar caminatas, que dotaron a la ciudad de ejes definidos y perspectivas rectilíneas, que lograron una traza más ordenada.



Figura 2. Síntesis de edificio neoclásico. Palacio de Minería, Ciudad de México. Fuente: Ilustración por el autor con base en Rosa Alejandra Guzmán “Palacio de Minería”. Recuperada de: <https://www.espacioarquitectonicoenmexico.wordpress.com/palacio-de-mineria/>

Los paseos fueron contruidos como un elemento de jerarquización del espacio, donde era importante colocar más elementos que ayudaran a completar el mensaje que los gobernantes querían dar a sus gobernados, así retomaron la idea de los obeliscos romanos.

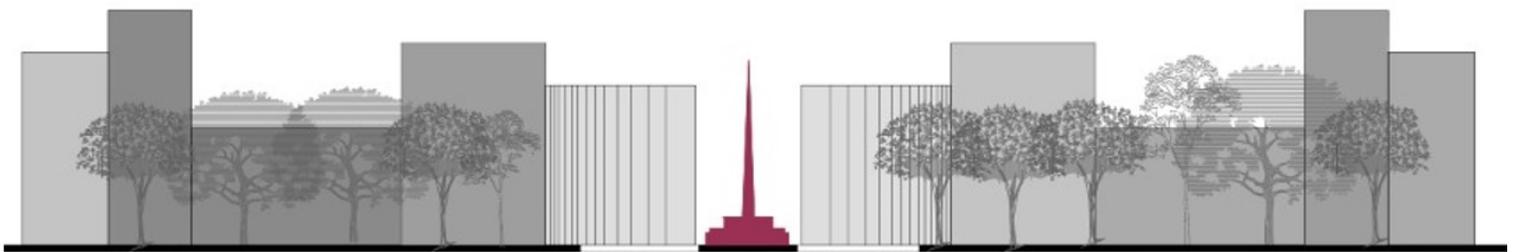
Sobre los paseos se colocaron fuentes y grandes esculturas de gran carga simbólica, por lo que el mensaje de una ciudad prospera estaba completo. Los monumentos fueron dispuestos sobre pequeñas plazas circulares, es decir, glorietas, que partían el paseo en varios tramos, lo cual provocó tener una circulación discontinua al tener que rodear los monumentos (figura 3).

La inserción de los paseos en las trazas urbanas ya era un ejercicio común a finales del siglo XVIII que se replicó en la Nueva España con la construcción de diversos paseos, de los cuales, el primero fue el Paseo Nuevo, hecho bajo el mandato del virrey Antonio María de Bucareli.⁴

Es importante definir la configuración de los paseos ya que en ellos se generaron “glorietas” las cuales no tuvieron una función en el tránsito de las personas o vehículos, si no, fueron consecuencia de la implantación de elementos simbólicos. Estas glorietas que funcionaron en el siglo 18 y 19, todavía se encuentran en las ciudades y han adquirido un uso vial, sin embargo, son muy diferentes en su origen a las glorietas que se diseñaron tiempo más tarde exclusivamente para el tránsito vehicular.

⁴ Federico Fernández, Europa y el urbanismo neoclásico en la Ciudad de México: Antecedentes y esplendores (México: Plaza y Valdez, 2000), 80-82.

Figura 3. Remate en glorieta de un paseo. Fuente: Ilustración por el autor.



1.3. Los paseos y las primeras glorietas de la Ciudad de México, 1771-1864

Como otras ciudades en el mundo, la Ciudad de México nunca ha sido estática, está sometida a cambios recurrentes en su estructura, servicios, movilidad, etc. Estas transformaciones también han afectado a la calzada de Chapultepec y a su acueducto.

El Virrey Antonio María de Bucareli y Ursúa -quien gobernó en Nueva España desde 1771- encabezó un plan de embellecimiento de la ciudad y una reorganización urbana. Junto con el arquitecto y maestro mayor de la Ciudad de México, Ignacio Castera, trazó el primer paseo, cuyo propósito fue comenzar la transformación de la ciudad para mejorar las condiciones urbanas, mejorar su imagen e iniciar la expansión de la ciudad hacia el Poniente.

El paseo, como lo mencionamos anteriormente, se trazó gracias a la llegada de las ideas del urbanismo neoclásico, que representaban a ciudades limpias, armónicas y de gran importancia. El llamado Paseo Nuevo (Figura 4), terminado en 1775, tenía 4 grandes hileras de árboles, que separaban tres calzadas, la del centro para vehículos y jinetes y las laterales para peatones .

En el Paseo Nuevo, se colocaron tres fuentes de gran carga simbólica que pretendían hacer notar el poder de la corona ante los habitantes de la Nueva España. Estas fuentes, con el paso de los años, fueron destruidas, sustituidas o desplazadas, primero con la Independencia y posteriormente para cambiar el mensaje que se pretendía dar a la población. Estas fuentes fueron dispuestas sobre glorietas (figura 5).

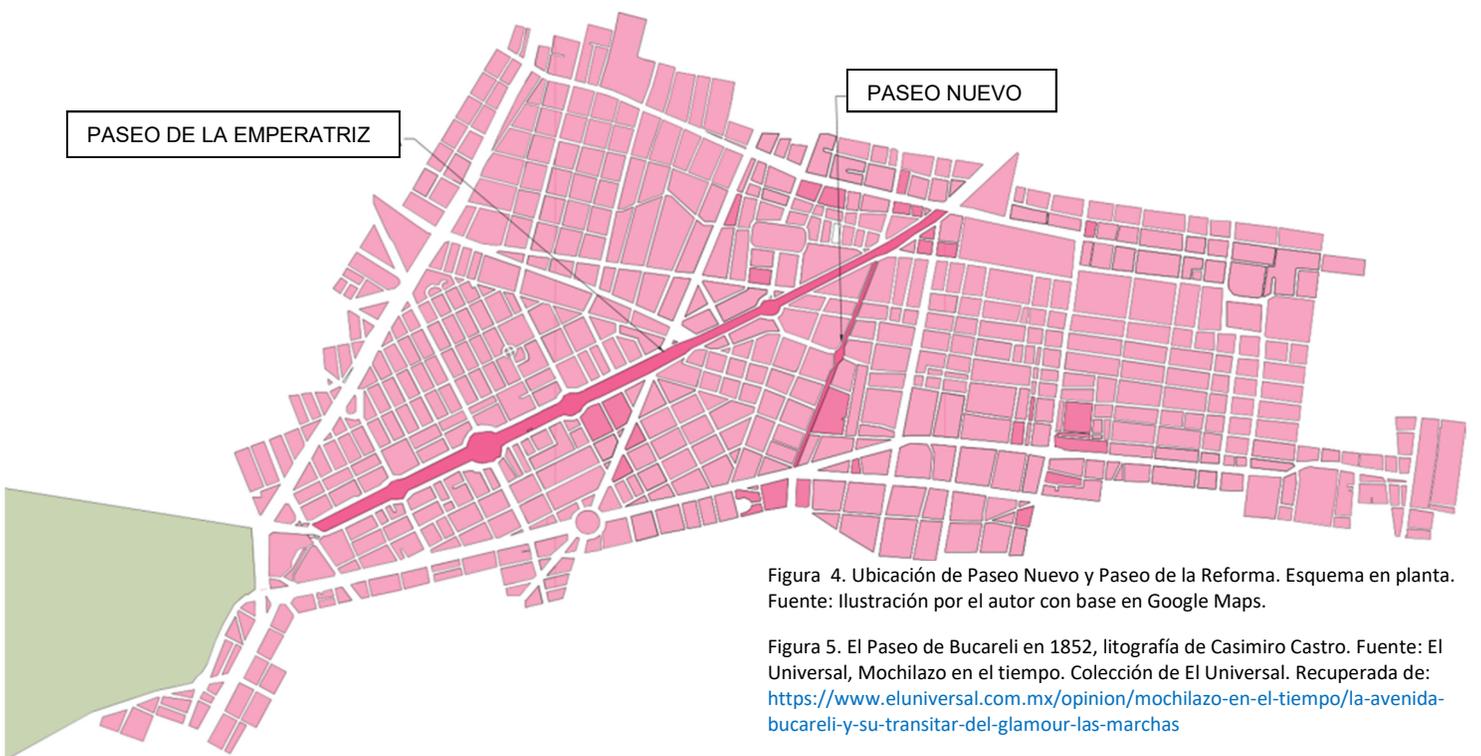


Figura 4. Ubicación de Paseo Nuevo y Paseo de la Reforma. Esquema en planta. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps.

Figura 5. El Paseo de Bucareli en 1852, litografía de Casimiro Castro. Fuente: El Universal, Mochilazo en el tiempo. Colección de El Universal. Recuperada de: <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/mochilazo-en-el-tiempo/la-avenida-bucareli-y-su-transitar-del-glamour-las-marchas>

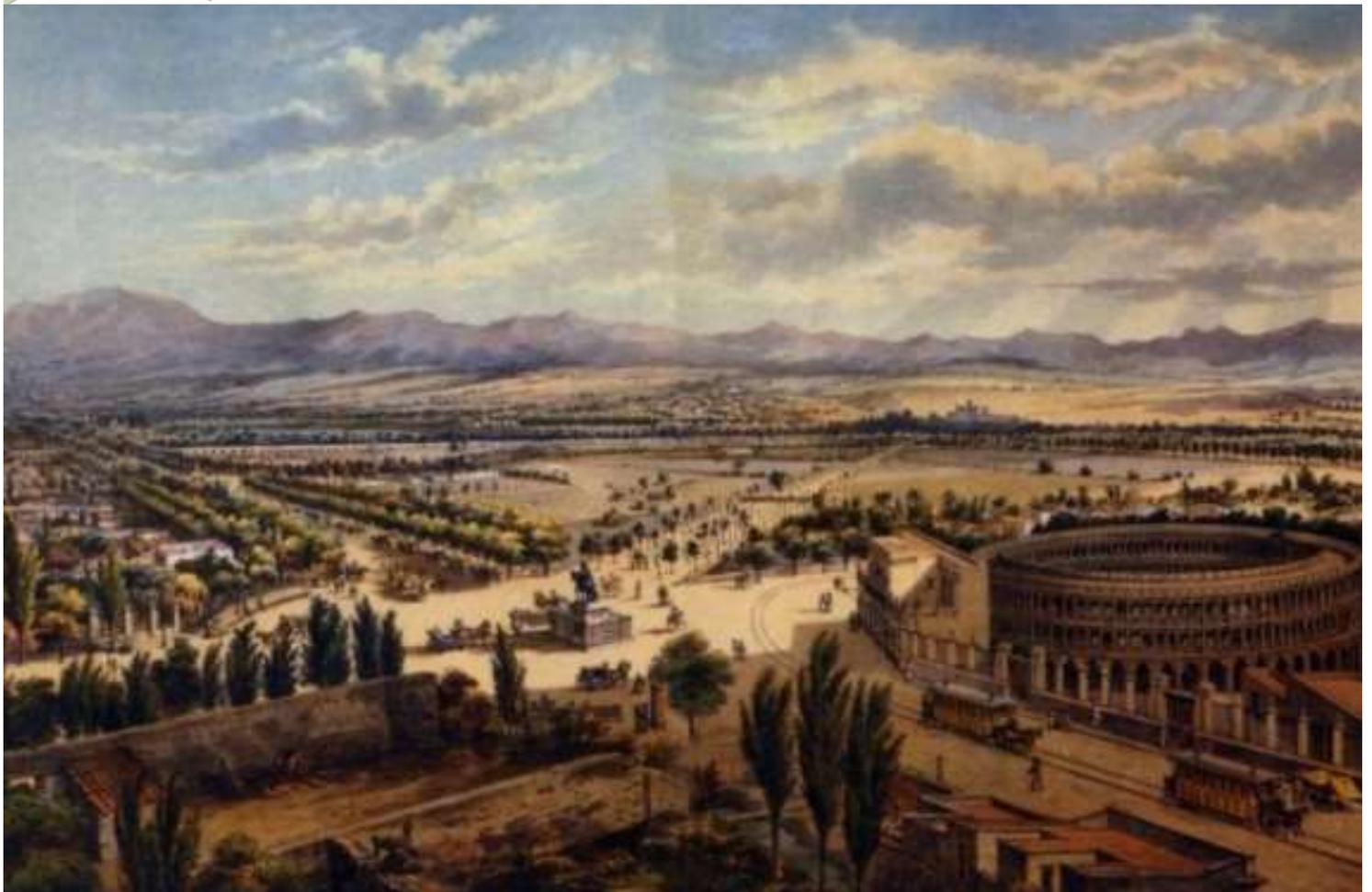


Figura 6. Ubicación de paseos en la Nueva España. Fuente: Ana Lourdes Cortés, "El Paseo de Bucareli. Un hito en la morfología de la Ciudad de México" (tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México, 2006), 15, Recuperada de: <http://132.248.9.195/pd2006/0608039/0608039.pdf>



Después del Paseo Nuevo se dio continuidad a la construcción de estas calzadas gracias al impacto que tuvieron en la ciudad. Juan Vicente Güemes Pacheco y Padilla, segundo conde de Revillagigedo, junto con Ignacio Castera construyeron en 1790 el Paseo de la Viga, o Paseo de Revillagigedo. Posteriormente Miguel José Azanza hizo la continuación del Paseo de Bucareli, el Paseo de Azanza (figura 6).⁵

Por su parte, años más tarde, cuando Maximiliano de Habsburgo y su esposa Carlota gobernaron, vivieron en el Castillo de Chapultepec, pero el acceso al castillo desde el centro de la ciudad era muy complicado y su principal ruta de acceso era la Calzada de Chapultepec. Para facilitar la entrada y salida de Chapultepec, decidieron construir el Paseo de la Emperatriz, llamado actualmente el Paseo De La Reforma.

El Paseo de la Emperatriz atravesó terrenos pertenecientes a la Hacienda De La Teja, ahora es una de las principales arterias de la ciudad, ha tomado gran importancia en la historia y está relacionado directamente, por su planificación urbana en cuestiones viales, de transporte y movilidad y de dinámicas comerciales con Avenida Chapultepec (Figura 4)

Gracias a la planificación de estos paseos, comienzan a aparecer glorietas en el mapa de la ciudad, lo cual genera confusión porque están fechadas mucho tiempo antes de la invención de la glorieta contemporánea por Eugene Henard. Pero, no debemos olvidar que las glorietas relacionadas con la planificación de los paseos corresponden a un tipo de glorietas que no tienen una función de regulación de tráfico.

⁵ Yolanda Pérez Cárdenas, "El Paseo de Bucareli en 1830. Un libro abierto a las ideas republicanas" *Bitácora arquitectura* 30 (marzo-julio 2015): 57-71.

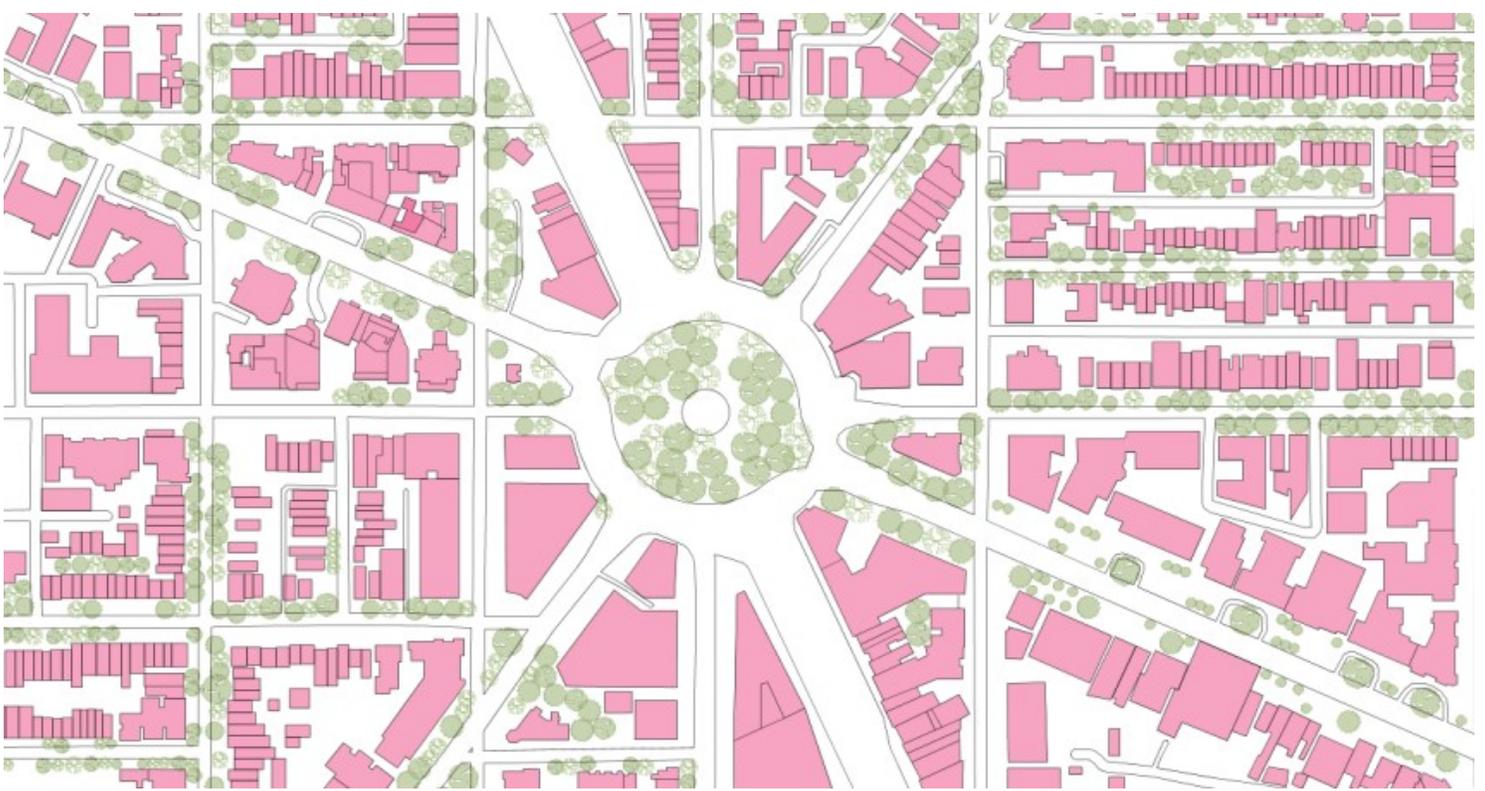


Figura 7. Dupont Circle. Esquema en planta. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

1.4. Eugene Henard y las ideas detrás de la glorieta contemporánea

Una vez que se acotó la existencia de un tipo de glorietas, sobre todo en la planeación de paseos, uno se puede dar cuenta, que una gran cantidad de glorietas no corresponden a las características expuestas anteriormente.

Es por ello que ahora se estudiará la evolución de las glorietas que fueron diseñadas para el control del tránsito vehicular en cruces conflictivos, como es el caso de la Glorieta de los Insurgentes, y a partir de ahí se podrá conocer el origen ideológico, así como los pensamientos y modelos que influyeron en la realización del objeto de estudio.

En 1791, Pierre Charles L'Enfant, urbanista estadounidense, desarrolló un plan urbano para la ciudad de Washington D.C que consistió en un proyecto integral de cruces viales circulares, dentro de los cuales, el más conocido es "Dupont Circle"⁶ (Figura 7), sin embargo, ya no se continuó con la construcción de estos cruces circulares por razones aún desconocidas, pero ése proyecto fue un precedente de los modelos urbanos que se desarrollaron un siglo después.

⁶ The cultural Landscape foundation, "Dupont Circle" The cultural Landscape foundation, <https://tclf.org/landscapes/dupont-circle> (Consultado el 13 de febrero del 2020)



Figura 8. Columbus circle. Esquema en planta. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

Años más tarde, a inicios del siglo XX, dos urbanistas, desconocidos entre sí, hicieron dos modelos en contextos muy diferentes. El primero en el tiempo fue William Phelps Eno, estadounidense, que en 1904 proyectó y desarrolló la glorieta, en el cruce de Broadway, Central Park West, Central South, y 8th Avenue, llamada Columbus Circle en Nueva York (Figura 8), que sentó las bases para el uso y diseño de las glorietas en Estados Unidos, al menos durante algunos años. En EE. UU. se adoptó el sistema de preferencia a la derecha, es decir, los automóviles que se incorporan a la glorieta deben ser los que pasen primero, lo cual ocasionó problemas de autobloqueo cuando aumentaba el tránsito vehicular⁷.

Por su parte, el urbanista Eugene Henard, en 1906 hizo la propuesta de una glorieta, o cruce de rotación, como él lo llamó, situado en el cruce que forman el Bulevar Des Italiens, el Bulevar Haussman, el Bulevar Montmartre y la Avenida Richelau, basado en una serie de estudios viales dentro de París, mientras trabajaba en los Servicios de Arquitectura de la Ciudad de París (figura 9)

⁷ Víctor Darder Gallardo, "Funciones de las rotondas urbanas y requerimientos urbanísticos de organización" (Tesina, Escuela Técnica Superior de Caminos Canales y Puertos de Barcelona), 5-16.

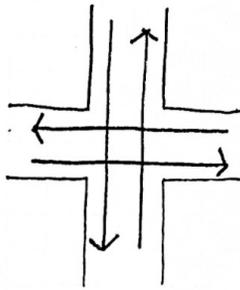


Figura 9. Cruce de los boulevares, París, Francia. Esquema en planta. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

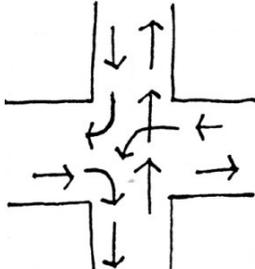
Es muy probable que los dos llegaran a una solución parecida de manera independiente, quizás inspirados por el trabajo de Pierre Charles L'Enfant o por las primeras glorietas del urbanismo neoclásico, sin embargo, el modelo propuesto por Eugene Henard tuvo un mayor alcance temporal y geográfico, cuyos principios comenzaron a utilizarse en glorietas de diversas ciudades.

Dicho proyecto tuvo un impacto directo en la solución de la Glorieta de Los Insurgentes, y nos daremos cuenta de ello al analizarlo detalladamente.

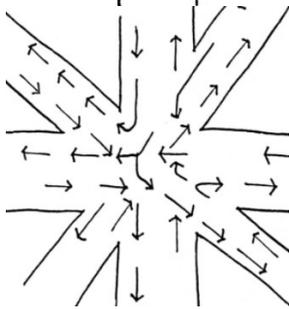
En el año 1906, Henard, realizó un estudio de la situación vial y de movilidad en la ciudad de París que se encuentra explicado en su texto llamado "Los vehículos y los transeúntes: cruces libres y cruces de rotación", donde estudia el movimiento automovilístico y las vialidades dentro de la ciudad de París. Fue necesario establecer una comparativa de los cruces viales para identificarlos y proponer soluciones que permitan un flujo automovilístico mayor y más continuo, por lo que los clasificó de la siguiente manera:



1. **Cruces de confluencia:** Superficies de encuentro entre dos o varias calles de poca circulación y el intercambio de vehículos entre ellas es muy poco o nulo.



2. **Cruces de paso:** en estos se interceptan dos vías principales de tránsito intenso con poco intercambio de vehículos entre ellos.



3. **Cruces de distribución:** Los conforman un mayor número de calles, y son superficies de circulación cuya principal utilidad consiste en permitir la dispersión en todas las vialidades y sentidos, de los vehículos que allí confluyen, es decir, hay un gran intercambio de vehículos entre vías de tránsito intenso, donde existe un riesgo mayor de accidentes viales.

Una vez que clasificó los tipos de cruces, Henard se da cuenta que los que generan un mayor desafío en la planeación urbana son los cruces de rotación, ya que los otros dos podían ser resueltos sin ningún problema con señalizaciones, o bien, pasos a desnivel.

Ante el problema mayor, Henard comenzó un análisis detallado mediante esquemas de distribución, que señalan todas las trayectorias posibles de un vehículo al entrar a un cruce. Estos ejercicios los realizó con diferente número de ramales para observar las diferencias que pudieran tener.

En los diagramas de distribución que hizo Henard se observan todos los puntos de choque a los que los automóviles pueden verse expuestos. Estos puntos aumentan exponencialmente cuando se aumentan ramales al cruce, por lo que cada vez se vuelven más peligrosos. Si un cruce tiene tres ramales, solo se encuentran tres puntos de conflicto; si son cuatro, 16 puntos de choque; pero si son cinco ramales, 50 puntos conflictivos; y así sucesivamente.

Al observar los diagramas, Henard concluyó tres situaciones determinantes en todos los diagramas sin importar el número de ramales: en primer lugar, las únicas trayectorias donde no existieron puntos de conflictos son en las que el automóvil circula en la orilla del cruce; en segundo lugar, todos los puntos de conflicto se concentran en la parte central del cruce por lo que se debe evitar transitar esa zona; y por último, todos los puntos de conflicto pueden ser confinados en un círculo.

Tomando en cuenta lo anterior, Henard decidió confinar físicamente el centro del cruce, imponiendo una barrera física y logrando que los automóviles tengan que rodearla para poder continuar con su camino. Esta solución trajo consigo que las trayectorias fueran casi concéntricas al centro y los ángulos de entrada y salida fueran poco pronunciados, por lo que dos automóviles no se encontrarían nunca en direcciones opuestas si se establecía una sola dirección en todo el cruce de rotación.

Bajo este análisis, Henard formuló el modelo llamado Cruce de rotación, el cual fue el antecedente de un modelo llamado Perímetro de radiación que sigue el mismo principio, pero a una escala mucho mayor, que funciona como un colector central con base en una vialidad de grandes dimensiones y puede distribuir a los vehículos por toda una ciudad. Un ejemplo muy claro en la Ciudad de México es el Anillo Periférico.

Henard quiso comprobar en la práctica su modelo teórico, por lo que diseñó en París su primer cruce de rotación. Tal como lo mencionamos anteriormente es imprescindible conocer a detalle el proyecto por su gran relación con nuestro objeto de estudio: La Glorieta de los Insurgentes (figura 10 y 11).

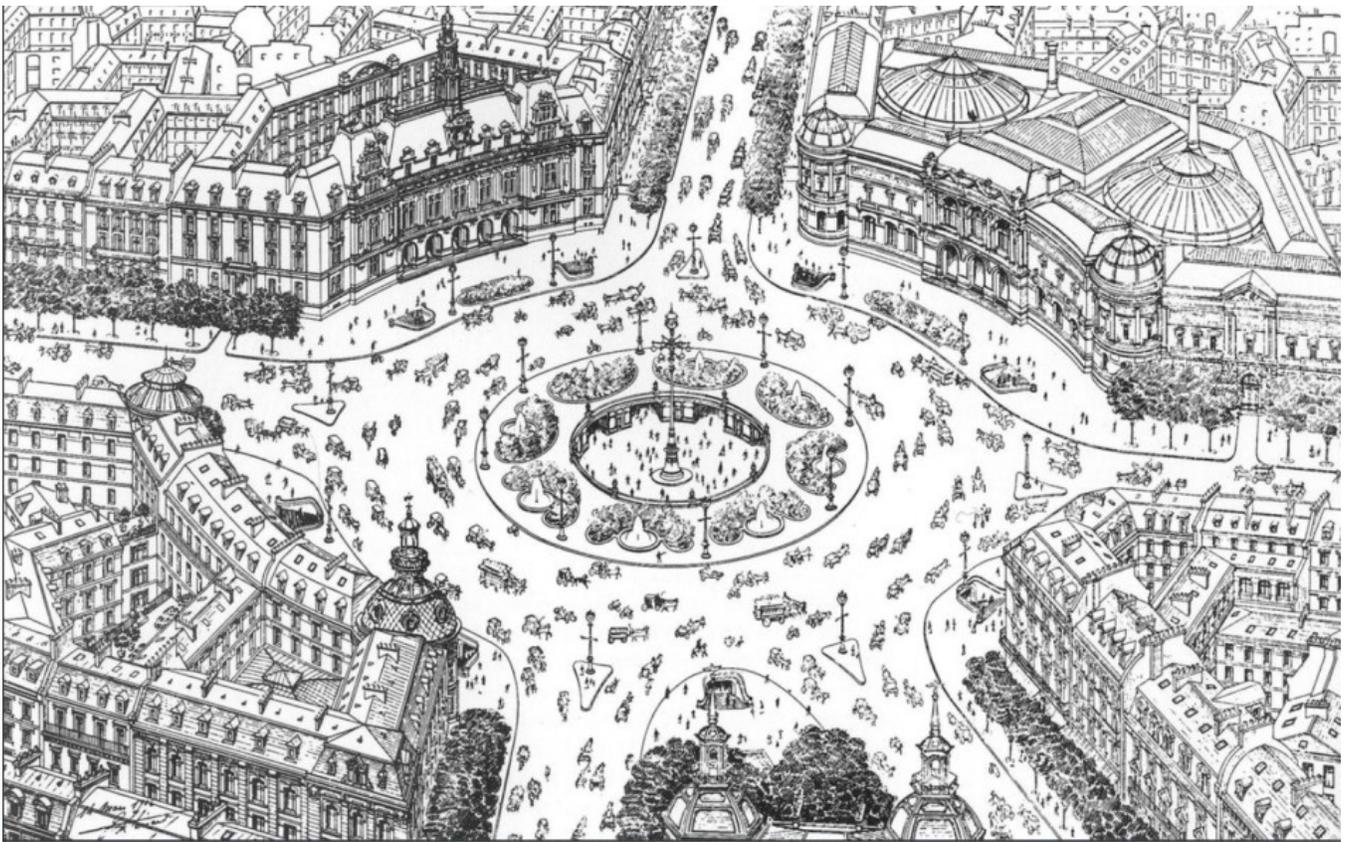


Figura 10. . Proyecto de cruce de rotación de Eugene Henard. Fuente: Eugène Hénard, Estudios sobre la transformación de París y otros escritos de urbanismo, (España : Fundación Caja de Arquitecto, 2012).

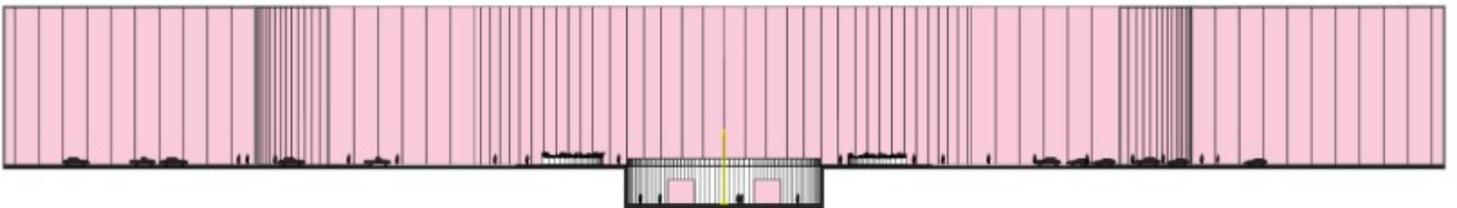


Figura 11. Proyecto de cruce de rotación de Eugene Henard. Fuente: Ilustración por el autor con base en descripciones del proyecto en Eugène Hénard, Estudios sobre la transformación de París y otros escritos de urbanismo, (España : Fundación Caja de Arquitecto, 2012).

La zona propuesta fue el cruce de los grandes bulevares: el Bulevar Des Italiens, el Bulevar Haussman, el Bulevar Montmartre y la Avenida Richelau (Figura 9, 10 y 11)

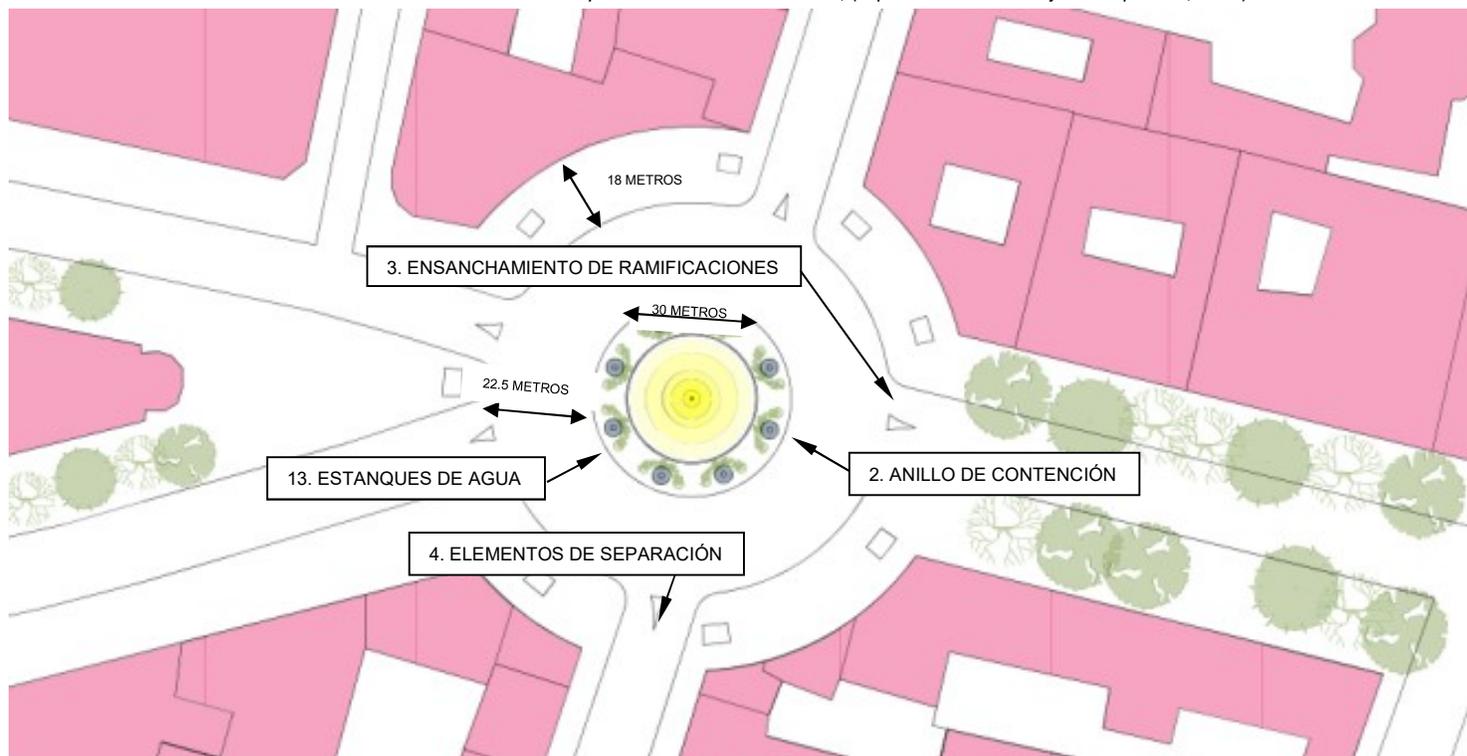
El urbanista francés dividió el proyecto en dos partes identificables: por un lado, el proyecto peatonal que permite que los transeúntes no interrumpan su recorrido, separa completamente las circulaciones para una mayor seguridad de los peatones y dota a las personas de una serie de servicios y equipamiento; por otra parte, está el proyecto vehicular que agiliza la circulación de los automóviles y evita accidentes vehiculares.

A continuación, se enlistarán las principales características físicas de ambas partes del proyecto.

El proyecto vehicular (figura 12):

1. Se encuentra al nivel de calle
2. Tiene un anillo de contención en el centro geométrico del cruce
3. Se ensanchan las ramificaciones al llegar a la glorieta para una incorporación con un ángulo más adecuado a la dirección de los vehículos.
4. Se colocan elementos de separación en las ramificaciones entre la entrada y la salida de los vehículos a la glorieta
5. La anchura de la acera periférica es de 18 metros
6. La anchura de la calzada de rotación es de 22.50 metros

Figura 12. Proyecto de cruce de rotación. Fuente: Ilustración por el autor con base en descripciones del proyecto en: Eugène Hénard, Estudios sobre la transformación de París y otros escritos de urbanismo, (España : Fundación Caja de Arquitecto, 2012).

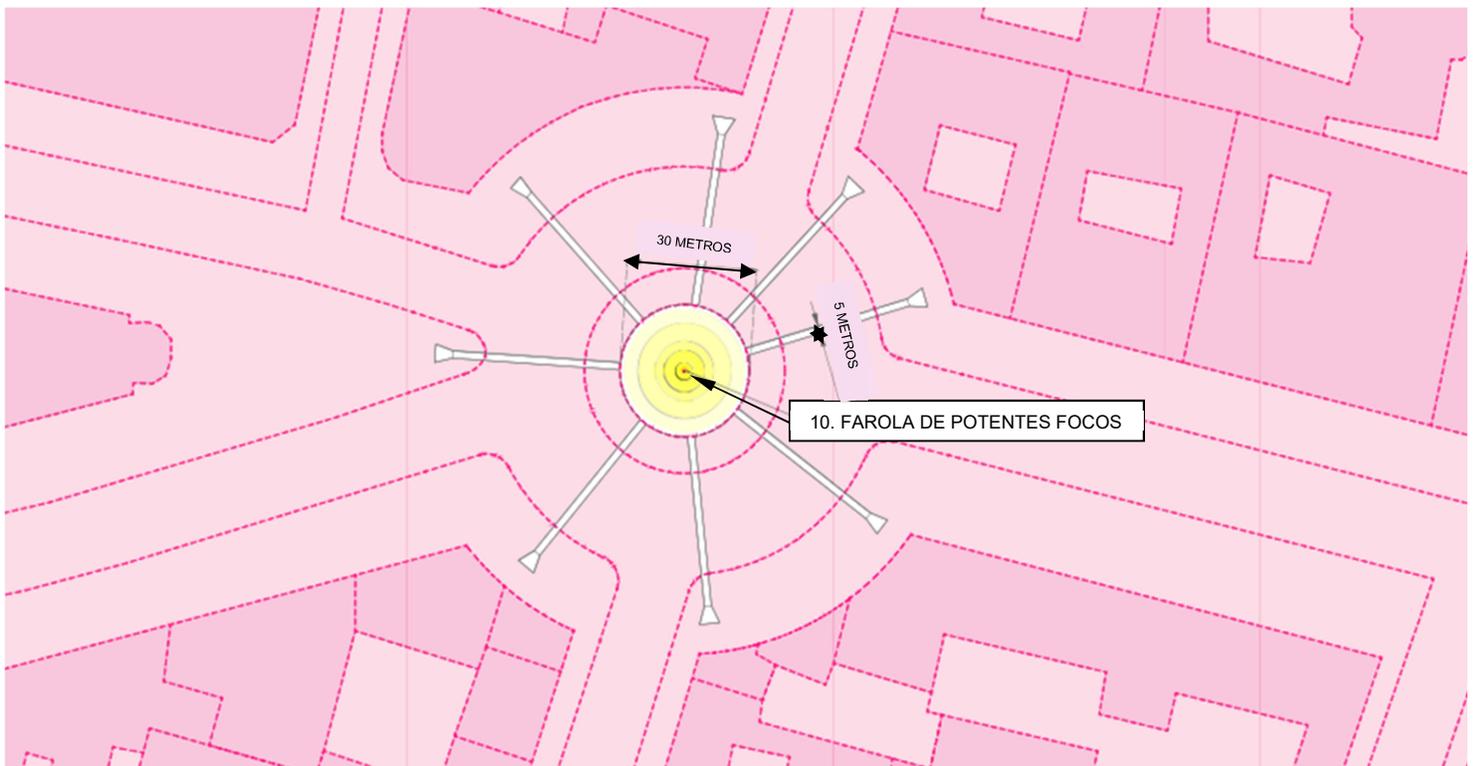


Asimismo, el proyecto para el tránsito peatonal (figura 13):

7. Está separado completamente del tránsito vehicular,
8. Intercomunica por el nivel inferior todas las aceras, brinda un cruce seguro y facilita tomar cualquier dirección.
9. Se compone por 8 accesos y/o salidas con escaleras a la plaza central
10. Al centro hay una farola de potentes focos que sirve para alumbrar el interior de la plaza y anunciar la existencia de la glorieta a los vehículos.
11. Las galerías subterráneas para los peatones tienen una anchura de cinco metros.
12. La plaza peatonal tiene un radio de 30 metros
13. A nivel de calzada se proyectaron estanques de agua con chorros para humedecer el ambiente, rodeados de arbustos con el fin de proteger a la glorieta de chorros directos.

Junto con el proyecto que desarrolló, Henard hizo hincapié en que la plaza no se debe techar en ningún momento, ya que al ser un espacio público debe estar muy bien ventilado.

Figura 13. Proyecto de cruce rotación. Nivel peatonal. Fuente: Ilustración por el autor con base en descripciones del proyecto en: Estudios sobre la transformación de París y otros escritos de urbanismo de Eugene Henard.



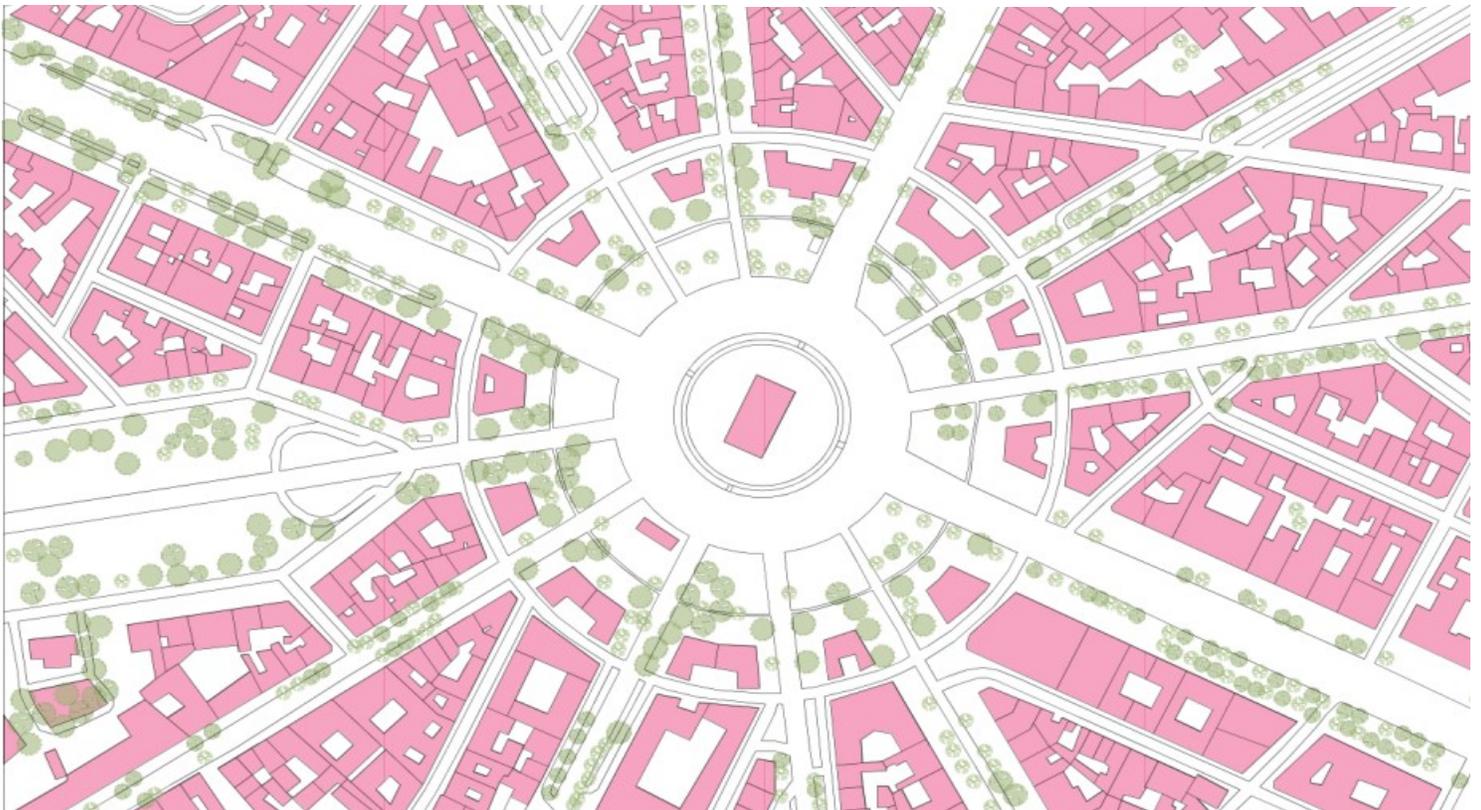
También plantea la posibilidad de instalar locales de servicios generales, como sanitarios, cabinas telefónicas, expendios de tabaco y otros que no generen obstrucciones al tránsito peatonal. De igual forma se pueden permitir los anuncios publicitarios controlados y reglamentados para evitar la contaminación visual.

Ante lo ya expuesto, nos podemos dar cuenta que es un proyecto integral a gran escala, tanto por su tamaño, como por su complejidad, al tener cinco ramales de gran tránsito; por lo que tomó una gran relevancia, tanto que, su eco llegó a la Ciudad de México 63 años más tarde con el diseño de la Glorieta De Los Insurgentes.

El proyecto propuesto por Henard (figura 10 y 11), nunca se realizó y solo quedó plasmado en el papel; sin embargo, tuvo una gran relevancia y valor gracias a todo el análisis de flujos vehiculares que representó.

En Europa principalmente se comenzaron a construir glorietas como una solución a los problemas de tránsito en los cruces de calles y avenidas, ocasionados por el crecimiento exponencial del parque vehicular. Lamentablemente la parte peatonal del proyecto de Henard nunca se tomó en cuenta debido a toda la obra y costos que representaba y su poca adaptabilidad en espacios reducidos.

Figura 14. Plaza Charles de Gaulle. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

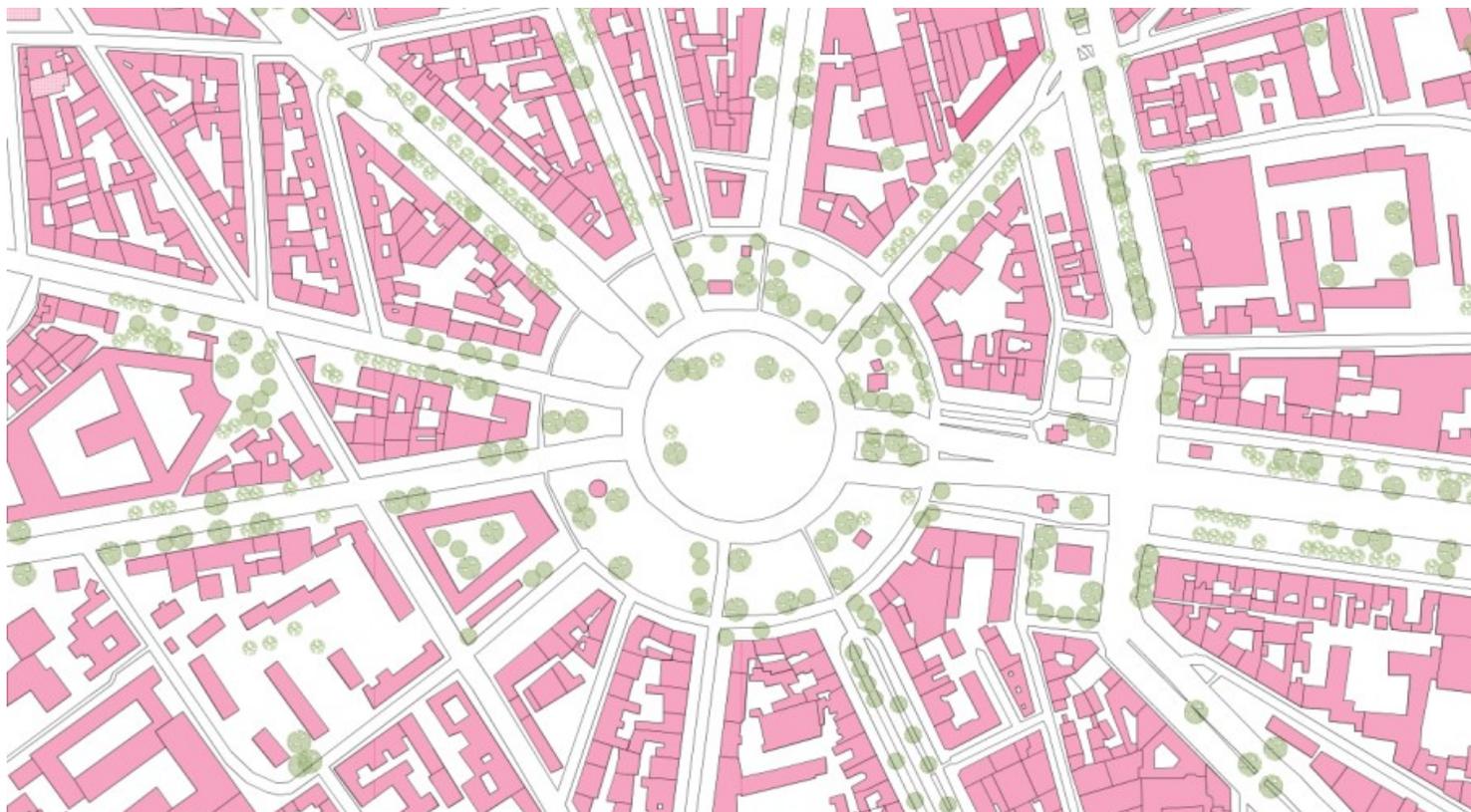


La parte que rescataron urbanistas, planificadores y constructores, fue la vehicular, por lo que su utilización indistinta a lo largo del territorio consolidó a la glorieta como una solución urbana a un problema recurrente.

Para el correcto uso de las glorietas en cada ciudad se tuvieron que adoptar medidas y reglamentaciones en materia de seguridad vial para enseñar a los usuarios a transitar en ellas y evitar accidentes fatales. La norma principal para su uso fue la preferencia a la entrada, es decir, a la incorporación de vehículos, pero esta medida, cuando el número de vehículos en las calles aumentó, se ocasionó un fenómeno llamado auto-bloqueo, que se observa cuando el flujo de vehículos al interior de la glorieta de uno o varios ramales aumenta y no es posible que los vehículos ya adentro avancen, por lo que se satura rápidamente el interior, se produce un bloqueo vehicular y afecta a todas las vías que confluyen en el cruce rotatorio (figura 12).

Al darse cuenta de que los accidentes y los bloqueos en las glorietas eran más recurrentes cada vez, en Reino Unido, “Road Research Laboratory” comenzó a estudiar los cruces de rotación y a establecer reglamentaciones para su diseño, pero no fue hasta 1966 cuando se estableció generalizadamente la preferencia a la izquierda, es decir, a los vehículos que circulan por la glorieta (figura 16). Esta medida mejoró el funcionamiento de las glorietas y su uso se extendió rápidamente en muchos países

Figura 15. Plaza Charles de Gaulle. Esquema en planta Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps



El modelo hecho por Eugene Henard, marcó un parteaguas en la planeación urbana del siglo XX, hecho que se refleja en todo el impacto que tuvo la glorieta en ciudades de América y Europa. Tanto que, en la Ciudad de México, su uso se hizo cada vez más común y muchas propuestas urbanas se servían de ella para integrar sistemas viales más eficientes a una traza urbana colonial que poco a poco se fue transformando.

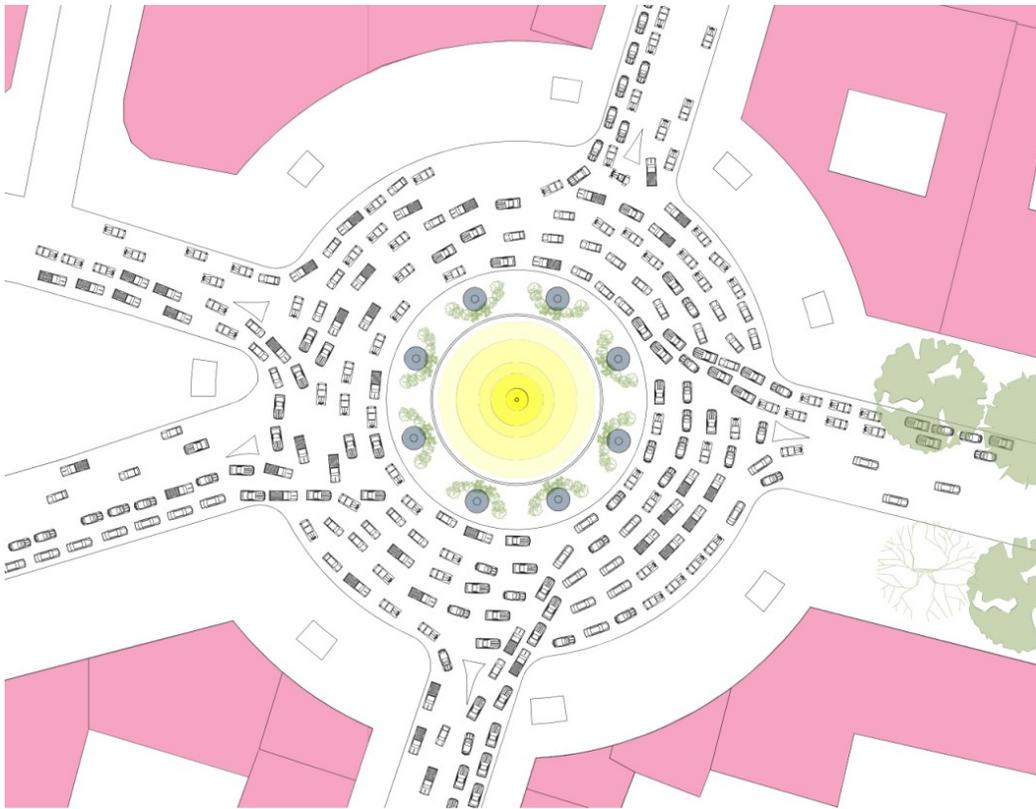
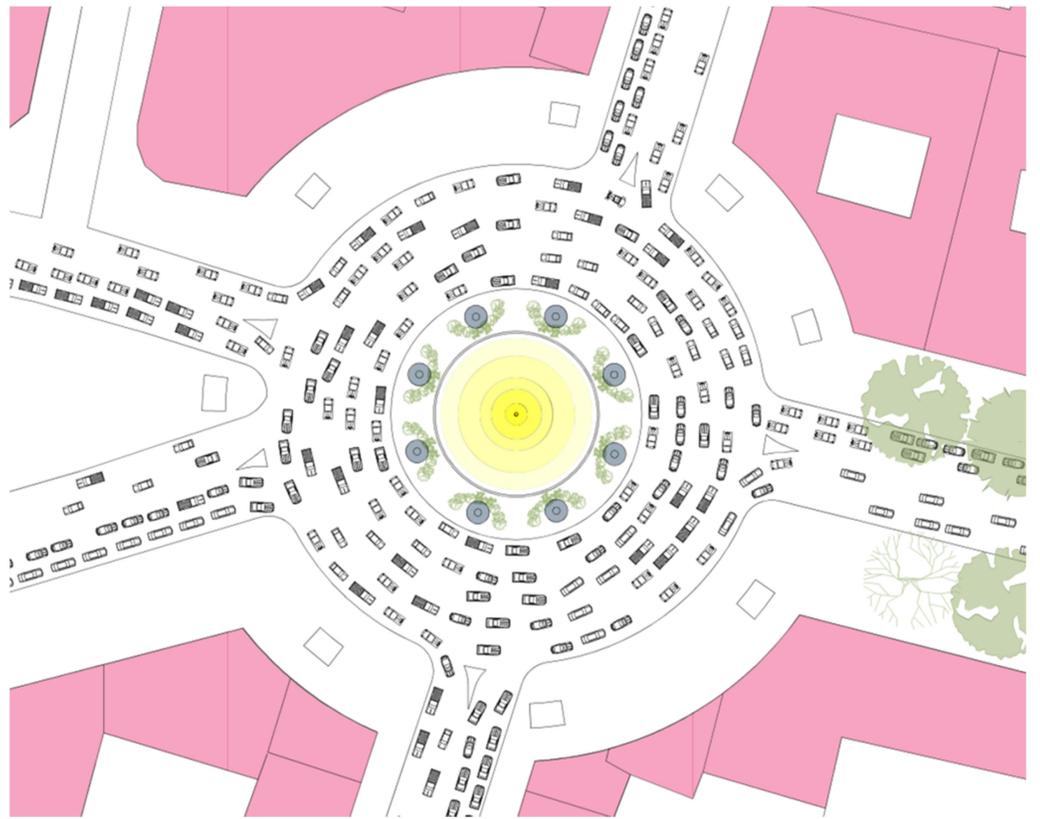
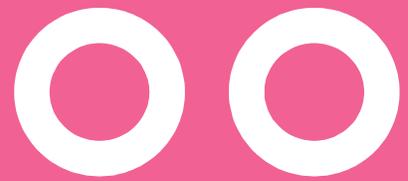


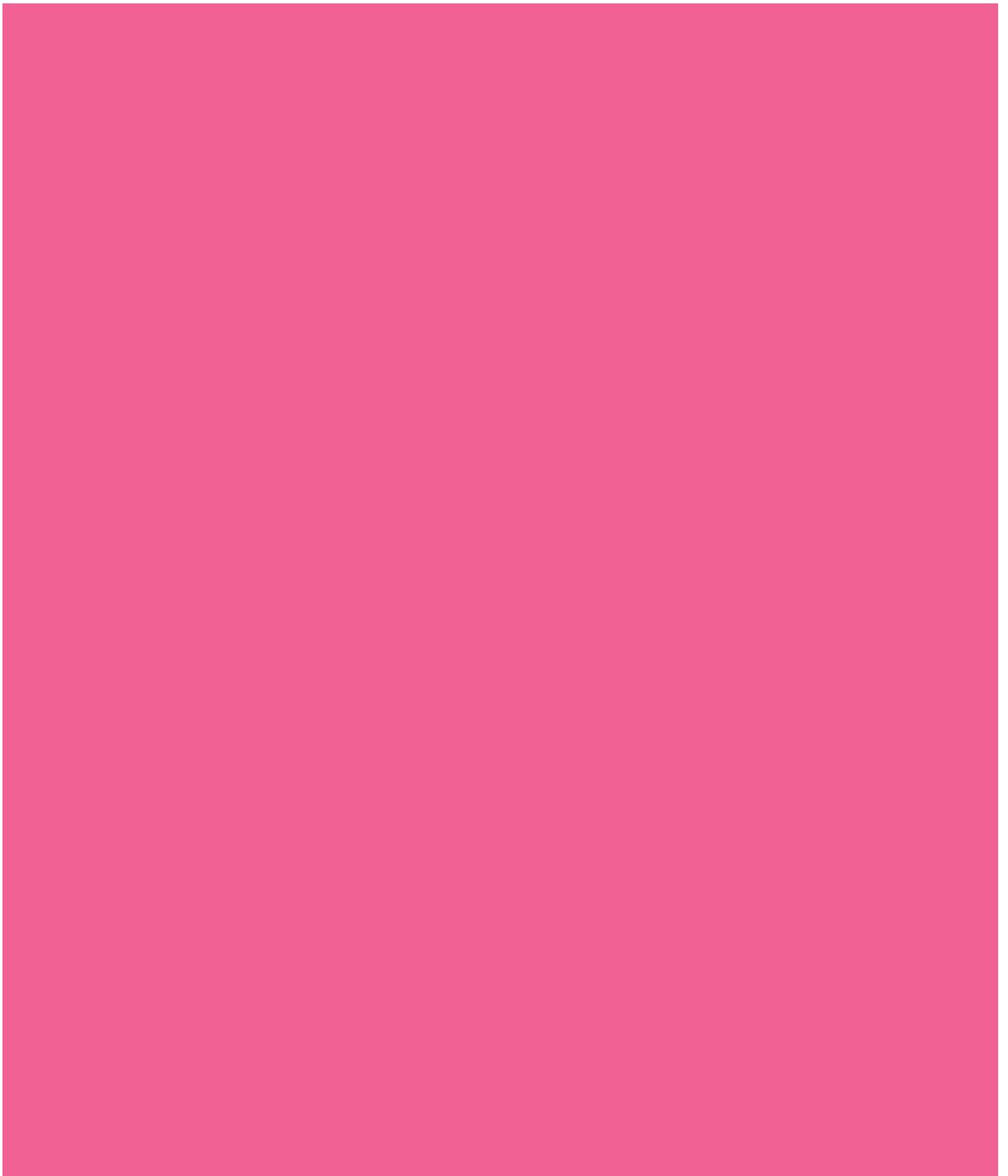
Figura 16. Autobloqueo en cruce de rotación, con la preferencia a la entrada. Fuente: Ilustración por el autor. (izq)

Figura 17. Circulación con preferencia al anillo de circulación. Fuente: Ilustración por el autor. (der)





SEGUNDA PARTE. La configuración del
enclave Insurgentes-Chapultepec



2. Antecedentes, el origen de Avenida Chapultepec, 1575-1779

Una vez que conocemos las ideas y modelos que se gestaron en el mundo, es importante saber cómo fue que las ideas de Eugene Henard pudieron verse reflejadas en la Ciudad de México y cuáles fueron las circunstancias en el contexto local para su realización.

Mucho tiempo antes de las soluciones planteadas por Henard, Phelps o L'Enfant, en la ciudad de México se configuró poco a poco un cruce de caminos, una enclave, que tuvo su origen con el nacimiento de la Calzada de Chapultepec, cuya evolución a lo largo de la historia ha sido testigo del crecimiento urbano en el poniente de la CDMX. Actualmente confluye en la Glorieta de Los Insurgentes, junto con la Avenida Insurgentes, la calle de Génova y la Avenida Oaxaca, de las que más adelante estudiaremos sus particularidades.

La calzada de Chapultepec comunica al centro de la ciudad con la zona de Chapultepec, Tacubaya y Polanco, desemboca en el poniente en avenida Constituyentes y hacia el oriente continúa como Avenida Arcos de Belém desde el cruce con Balderas hasta la intersección con Eje Central Lázaro Cárdenas, y, por último, se convierte en la Avenida José María Izazaga, hasta el cruce con Plaza de San Pablo (figura 18).

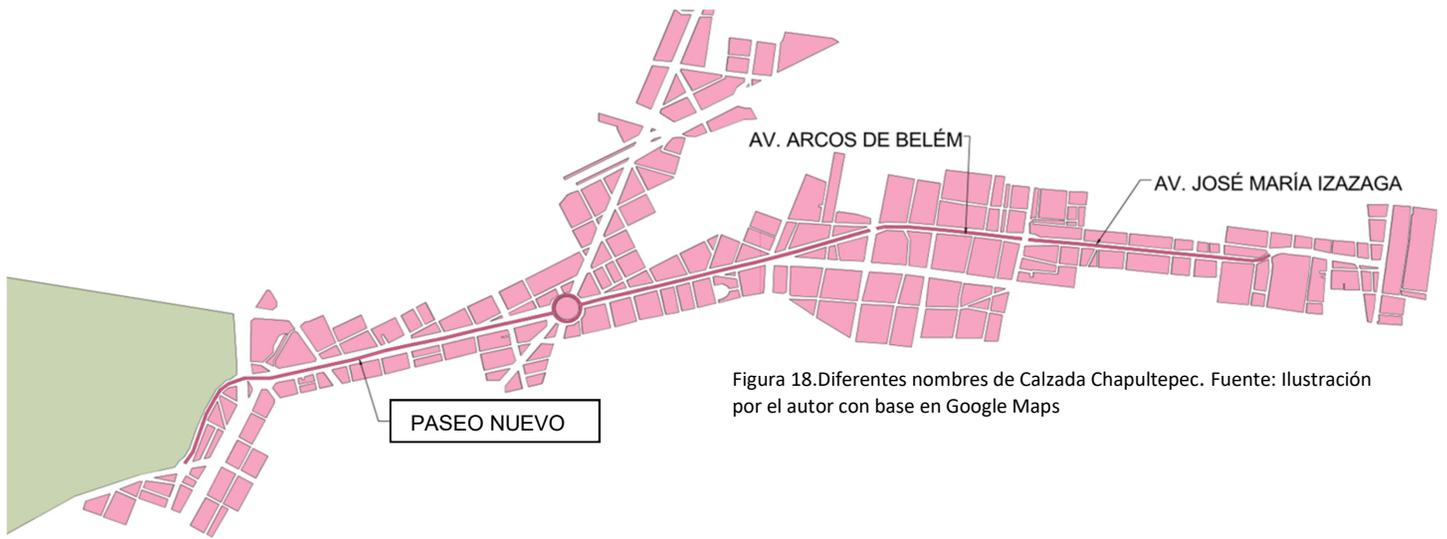


Figura 18. Diferentes nombres de Calzada Chapultepec. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

El origen de la Calzada de Chapultepec lo encontramos en la necesidad de llevar agua a la Ciudad de México, acción necesaria desde la gran Tenochtitlan, que, fundada en 1325, estaba asentada sobre un islote al occidente del lago de Texcoco. Aunque la ciudad se encontraba completamente rodeada de agua, no podían abastecerse de ella, porque no era agua dulce.

Para obtener agua dulce, erigieron el Acueducto de Chapultepec en distintas etapas constructivas:

1. Se comenzó en 1416, cuando Chimalpopoca inició la construcción de un conducto que llevara el agua de los manantiales de Chapultepec a la ciudad con materiales comunes como el carrizo y las estacas, entre otros
2. En una segunda etapa (1929 – 1930), Nezahualcóyotl, tlatoani de Texcoco, construyó el primer canal de mampostería del acueducto, mismo que quedó bajo tierra tras una gran inundación que hizo necesario elevar el suelo un “estado” aproximadamente⁸.
3. La tercera etapa inicia en 1449, cuando una serie de lluvias provocaron otra gran inundación y Moctezuma Ilhuicamina, acudió por ayuda a Nezahualcóyotl quien edificó un muro de contención de tres leguas de largo por cuatro brazas de ancho con estacas y piedras, conocido ahora como el albaradón de Nezahualcóyotl.
4. En su cuarta etapa, que comienza en 1507, Moctezuma Xocoyotzin, decidió renovar el acueducto, a pesar de no contar con problemas hidráulicos.

⁸ Un estado es una unidad de medida, la cual se refiere a la estatura promedio de una persona. Entre 1.65 y 1.75m aproximadamente

Existen confusiones al hablar del acueducto de Chapultepec, ya que hay la creencia que este fue dispuesto en un primer momento sobre la Calzada de Chapultepec, y que esta fue construida antes de la Conquista española, pero no fue así. El Acueducto que mencionamos anteriormente salió de Chapultepec hacía el norte por la calzada de la Verónica y después hacia el Oriente por la Calzada de Tacuba para llegar al centro de la ciudad⁹.

Para comprobar esta hipótesis se puede hacer uso de tres fuentes documentales que parecen contradecirse, pero en realidad fortalecen la idea que la Calzada de Chapultepec no existía, o al menos no era visible a la llegada de los españoles. En primer lugar, tenemos la “Historia verdadera de la conquista de la Nueva España”, donde Bernal Díaz del Castillo menciona lo siguiente:

...de allí vimos las tres calzadas que entran a México, que es la de Iztapalapa, que fue por la que entramos...y la de Tacuba, que fue por donde después salimos huyendo...y la de Tepeaquilla. Y veíamos el agua dulce que venía de Chapultepec, de que se proveía la ciudad. Y en aquellas tres calzadas, las que tenían puentes de trecho en trecho, por donde entraba y salía el agua de la laguna...¹⁰

Bernal Diaz Del Castillo, solo menciona tres entradas terrestres, la Calzada de Tacuba, la de Iztapalapa y la de Tepeyac. Sin embargo, parece contradecirse con lo que dice Hernán Cortes en sus Cartas de relación donde nos habla de cuatro entradas:

Esta gran ciudad de Temixtitan...Tiene cuatro entradas, todas de calzada hecha a mano, tan ancha como dos lanzas ginetas. Es tan grande la ciudad como Sevilla y Córdoba

Si bien, se puede suponer que Hernán Cortes se refiere a la Calzada de Chapultepec, también podemos concluir que la entrada número cuatro es la calzada de Texcoco que remata con el Puerto de Texcoco y era otra entrada a la Ciudad, lo que podemos ver en la tercera fuente documental que es un mapa atribuido al propio Cortés, y que complementa sus Cartas de Relación (figura 20).

⁹ Raquel Pineda Mendoza, “Origen, vida y muerte del acueducto de Santa Fe” (tesis de maestría, Facultad de Filosofía y Letras, 1995), 1-21.

¹⁰ Bernal Díaz Del Castillo, “Historia verdadera de la conquista de la Nueva España” (Nueva España: Impr del Reyno, 1632)

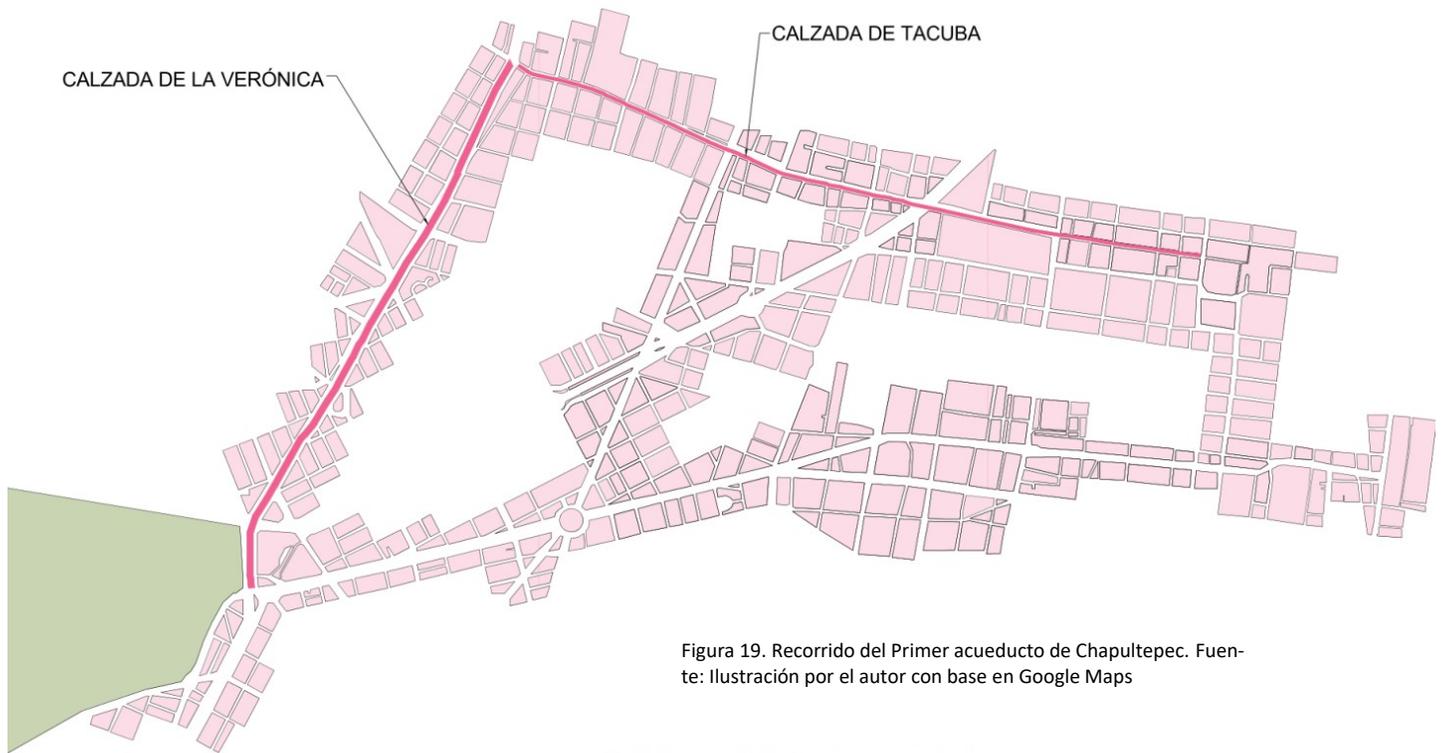


Figura 19. Recorrido del Primer acueducto de Chapultepec. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

Una vez ubicado geográfica y temporalmente el primer acueducto de Chapultepec (figura 19), nos damos cuenta que el acueducto al que nos referimos no corresponde al que podemos ver actualmente sobre Avenida Chapultepec, sin embargo, sabemos que están estrechamente vinculados.

El primer acueducto de Chapultepec o de Tacuba tuvo problemas de distribución equitativa del agua por la existencia de tomas irregulares a lo largo de todo el recorrido, lo que ocasionó que el agua no fuera suficiente, y así se construyó el acueducto de Santa Fe.

Los ramales que nacían del acueducto de Santa Fe abastecieron principalmente al centro y Norte de la ciudad, dejando a un lado a pueblos al sur como los de San Juan Moyotlán y San Pablo Teopan.

El Segundo Acueducto de Chapultepec o Acueducto de San Juan, fue construido gracias a las comunidades indígenas, principalmente la de San Pablo, que al sufrir con problemas de escasez de agua potable, decidieron obtener su agua de los manantiales de Chapultepec mediante una zanja que propusieron construir a ras de tierra sobre la calzada de San Juan, que actualmente la conocemos como Avenida Chapultepec, cuya construcción no se encuentra fechada, sin embargo sabemos que fue en un periodo entre 1521 y 1575.

Así como la construcción del primer Acueducto de Chapultepec, el segundo también tuvo diferentes etapas:

- 1) El 18 de Julio de 1575 se celebró el contrato para poder comenzar los trabajos de la “tarjea” y construir dos fuentes distribuidoras: una en el mercado de San Juan y otra en San Pablo.
- 2) En Julio de 1582 llegó el acueducto al tianguis de San Juan donde se hizo la fuente distribuidora y después continuó la construcción hasta el barrio de San Pablo. Hay algunas hipótesis que fechan su terminación entre 1583 y 1584.
- 3) En 1670 el virrey Fray Payo Enríquez ordenó reconstruir la tarjea y levantar los pretilos de la alberca, vara y media, obra que se llevó a cabo entre 1675 y 1677¹¹.
- 4) En 1714 con el Duque de Linares se volvió a reedificar, elevando el nivel de la toma y de los ductos.
- 5) Entre 1755 y 1779 bajo el cargo de Agustín de Ahumada y Villalón, se construyó la arquería que hoy todos conocemos¹².

La arquería que hoy se puede ver sobre Avenida Chapultepec no fue planeada en un principio¹³. El regidor Joseph Ángel de Cuevas mandó a transformar la atarjea en una arquería compuesta por arcos de medio punto, cuando solo se tenía planeado reparar la existente. El Ayuntamiento se enteró cuando ya se habían construido 1077 varas aproximadamente, lo que equivale a 100 arcos. Esta acción elevó el presupuesto previsto, de \$84,740 a \$400,000.

La construcción del Segundo Acueducto de Chapultepec, que se edificó sobre la Calzada de Chapultepec tuvo impacto positivo en el abastecimiento de agua dentro de la Ciudad de México, pero representó una barrera física y visual entre dos territorios. La ciudad quedó dividida

Algunas viviendas y territorios perdieron comunicación con otros. El acueducto representó una ruptura y una frontera territorial (figura 22).

¹¹ Una vara equivale a 0,836 metros, por lo que vara y media son 1,254 metros

¹² Se tomó 1779 como el año de término, porque está grabado en la lápida epigráfica de la fuente de Salto Del Agua. Fecha específica del 20 de Marzo de 1779

¹³ Bárbara Mundy, “La fuente del tianguis de San Juan de México.Tenochtitlán y el segundo acueducto de Chapultepec”. Boletín Monumentos históricos, Tercera época, n. 32 (Septiembre 2014): 18 https://boletin-cnmh.inah.gob.mx/boletin_boletines/BMH%2032-1.pdf

ACUEDUCTO DE CHAPULTEPEC

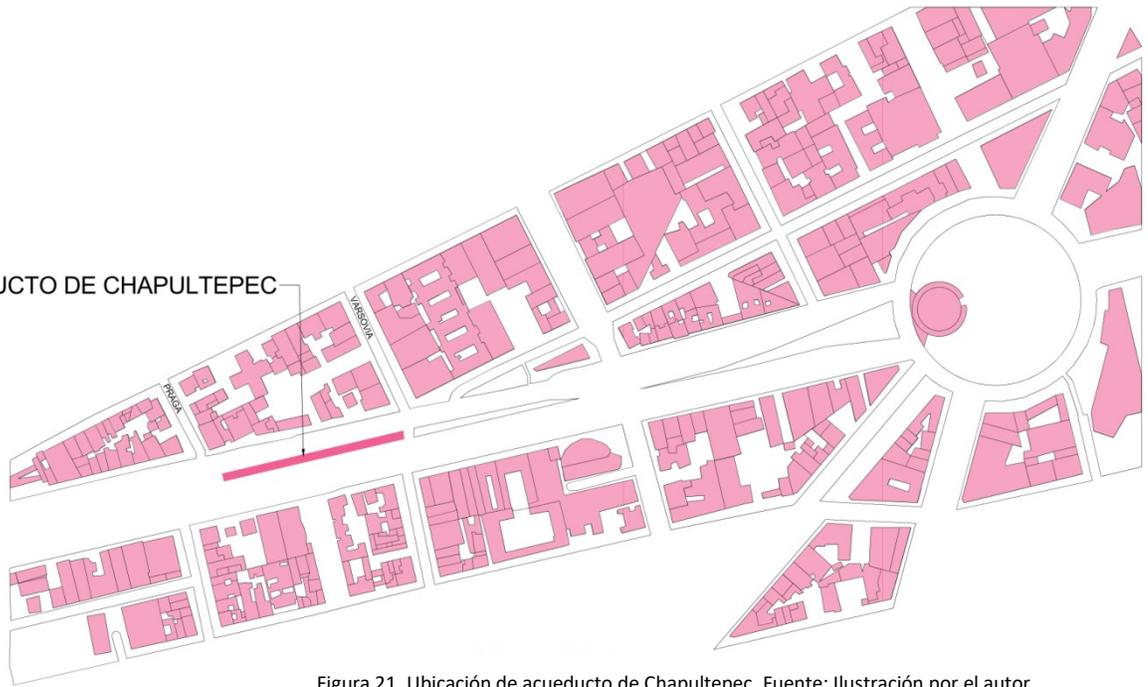


Figura 21. Ubicación de acueducto de Chapultepec. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

A finales del siglo XIX se agotó el agua del manantial que abastecía al acueducto, por lo que se comenzó a destruir sistemáticamente la arquería que lo conformaba. Se culminó dicha destrucción en 1969 durante las obras de construcción del STC (Sistema de Transporte Colectivo) metro, donde solo quedaron 22 arcos, los cuales podemos ver el día de hoy sobre Avenida Chapultepec (Figura 21).

Actualmente, la Avenida Chapultepec es importante como un ente urbano, vial y, sobre todo, un testigo de la evolución y crecimiento de la ciudad, ya que fue la vialidad, por su ubicación y significado, que permitió la expansión de la Ciudad de México hacia el poniente principalmente a inicios del Siglo XX.

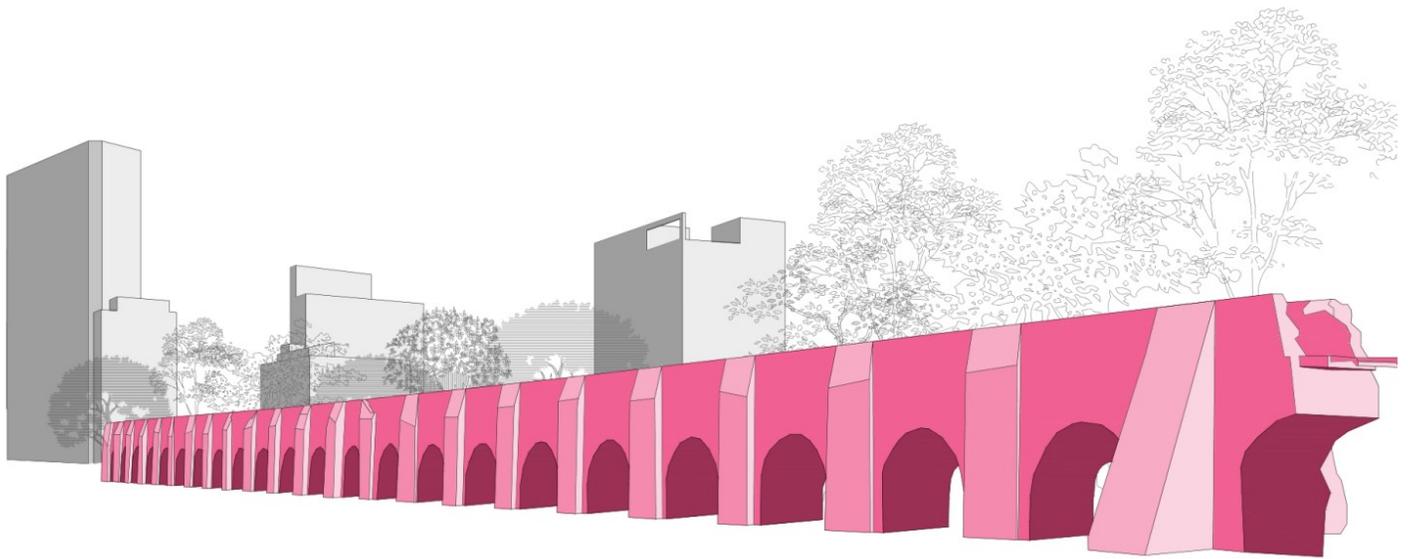


Figura 22. Los restos del segundo acueducto de Chapultepec. Fuente: Ilustración por el autor con base en visita en sitio.

2.1. Las vialidades principales.

Actualmente son 5 las vías que confluyen en la Glorieta de Los Insurgentes: Calle Génova, Calle Jalapa, Avenida Insurgentes, Avenida Chapultepec y Avenida Oaxaca (figura 27). La Calzada de Chapultepec, como lo mencionamos anteriormente, nace en la época colonial y sobre ella se construye el Segundo Acueducto de Chapultepec. La calle Génova y Jalapa son producto de la planificación propia de la colonia Nueva Del Paseo y de la colonia Roma, respectivamente. La Avenida Oaxaca fue una calzada de acceso a la Hacienda de La Condesa (figura 25) y por ahí pasó el ferrocarril hacia Tacubaya. Por último, la Avenida Insurgentes, que al sur era el límite entre el potrero de La Romita y la hacienda de la Condesa y al norte, fue una calzada construida en 1794 aproximadamente, donde también pasó el ferrocarril a Tacubaya en la segunda mitad del siglo XIX y funcionó como la continuación de la Calzada de San Cosme (figura 26).

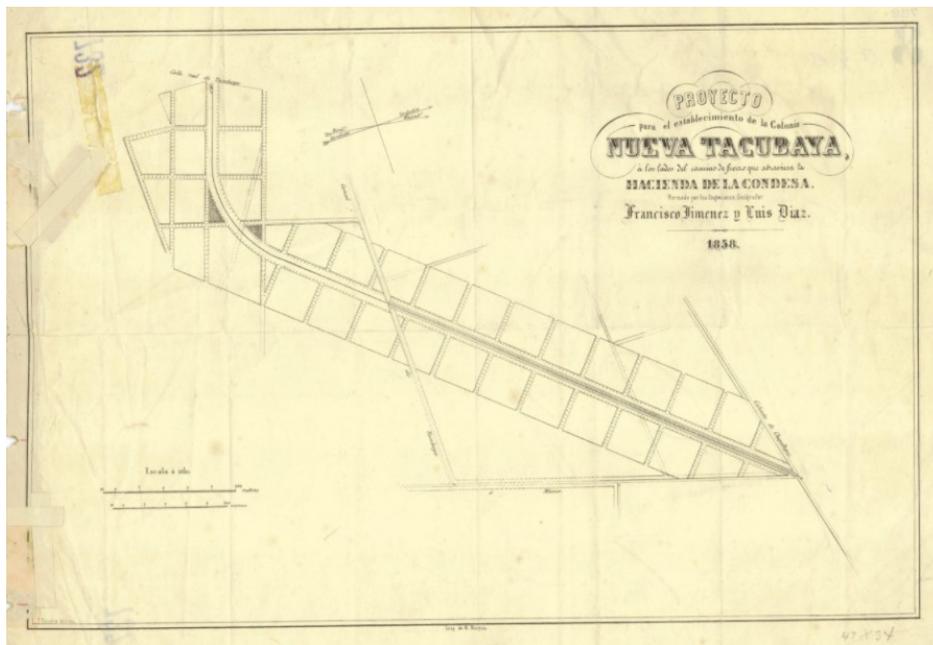


Figura 23. Plano de la Colonia Nueva Tacubaya. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra

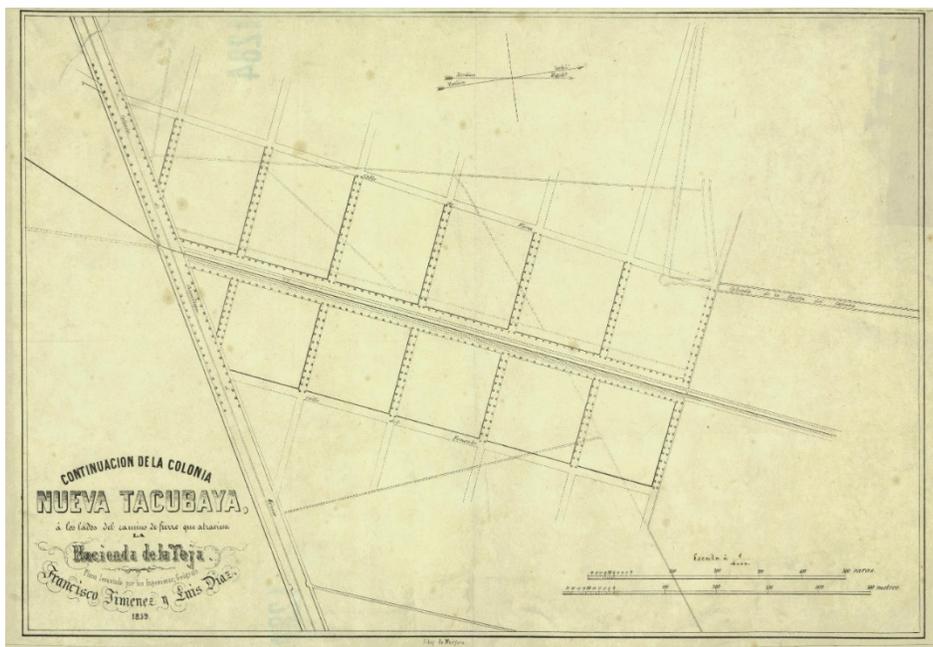


Figura 24. Plano de la Ampliación de la Colonia Nueva Tacubaya. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra

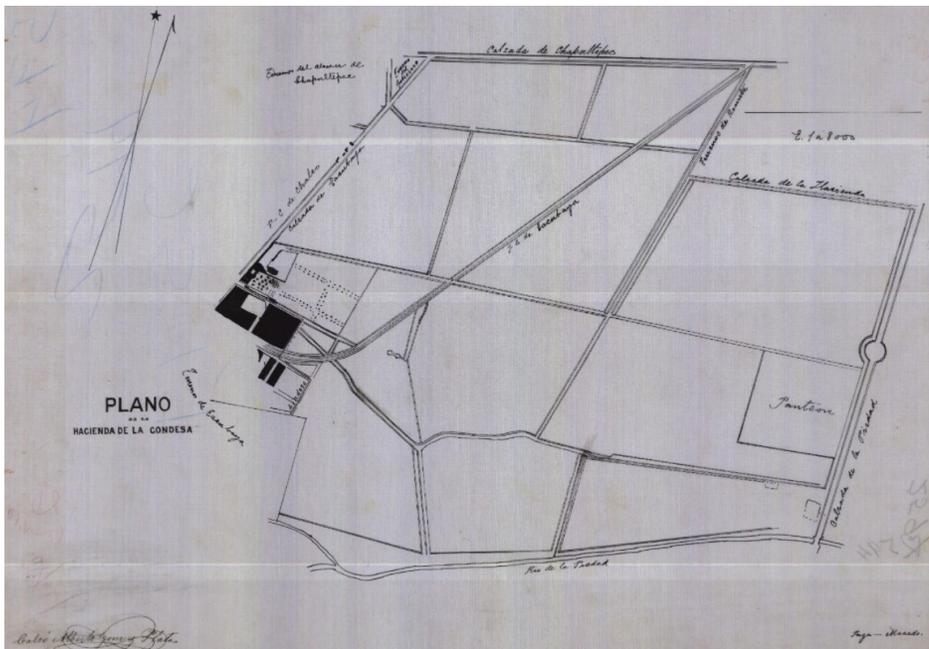


Figura 25. Plano de la Hacienda De La Condesa. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

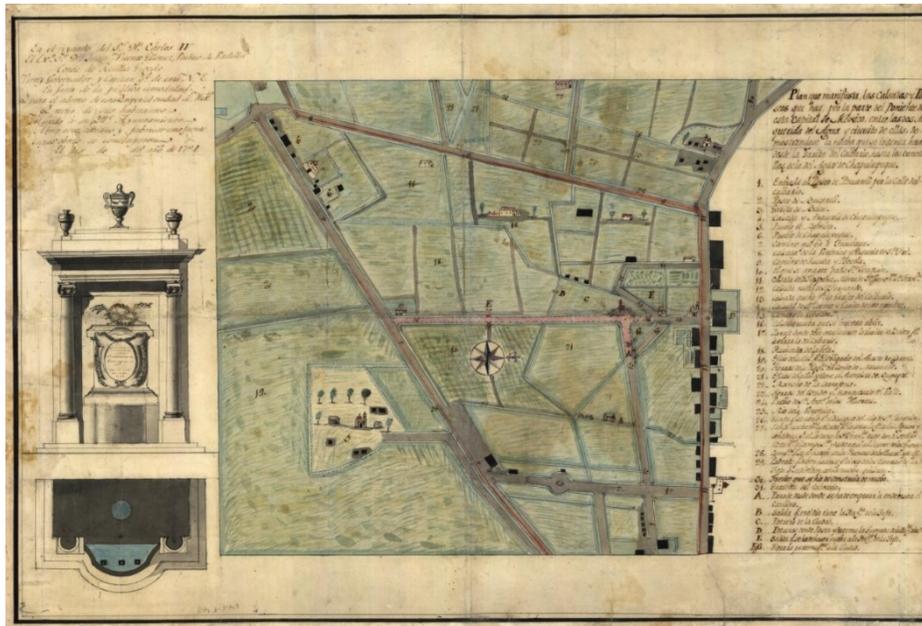


Figura 26. "Plan que manifiesta las calzadas y paseos que hay por la parte poniente de esta capital de México, entre las dos arquerías del agua y circuito de ellas mostrándose la nueva que se intenta hacer desde la garita del calbario hasta los bonetillos". Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

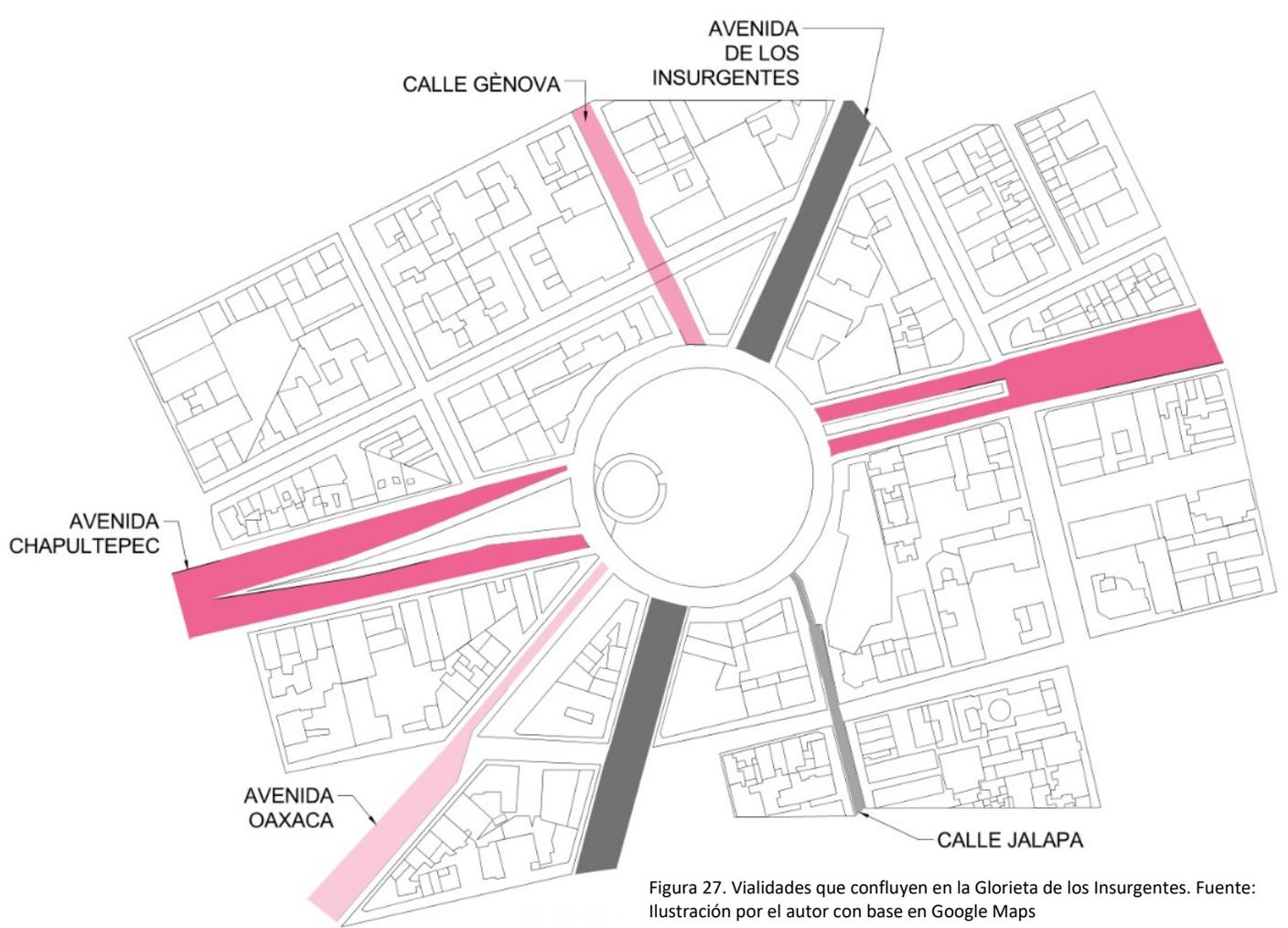


Figura 27. Vialidades que confluyen en la Glorieta de los Insurgentes. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

3. El nacimiento de los territorios en la enclave, 1529-1906

Como parte del análisis de la configuración del cruce, que comenzamos describiendo con el nacimiento de Avenida Chapultepec, se estudiará como se desarrollaron los territorios y vialidades que dieron lugar al cruce de caminos, donde tiempo después se construyó la Glorieta de los Insurgentes.

Hoy se sabe que en el cruce se relacionan dos territorios, la Colonia Juárez y la Colonia Roma Norte (figura 28), sin embargo, a inicios del Siglo XX convivían siete: La Colonia Del Paseo, la Nueva Del Paseo, la colonia Limantour, la Colonia Condesa, la Colonia Roma y la Colonia El triángulo.

3.2. El Ejido de la Horca, 1529

La colonia Juárez nació de tres terrenos localizados al Poniente de la Ciudad de México: una parte del Ejido de La Horca, dos terceras partes del potrero Candelaria Atlampa y la Hacienda De La Teja (figura 29). Estos territorios fueron comercializados gracias a las acciones de diferentes personas, de los cuales, entre los más importantes se encuentran Francisco Somera, en el caso del Ejido de la Horca y Rafael Martínez De La Torre con el potrero Candelaria Atlampa y la Hacienda De La Teja.

En 1881 se comienza a delimitar la colonia Juárez; primero, Francisco Somera comienza a lotificar los terrenos del noreste, pertenecientes al Ejido De La Horca (Figura 30)¹⁴; posteriormente, en 1890 se autoriza la Colonia

¹⁴ María Dolores Morales, "Francisco Somera y el primer fraccionamiento de la Ciudad de México", *Arquitectura Autogobierno* 5 (Marzo-Abril 1977) 21-28

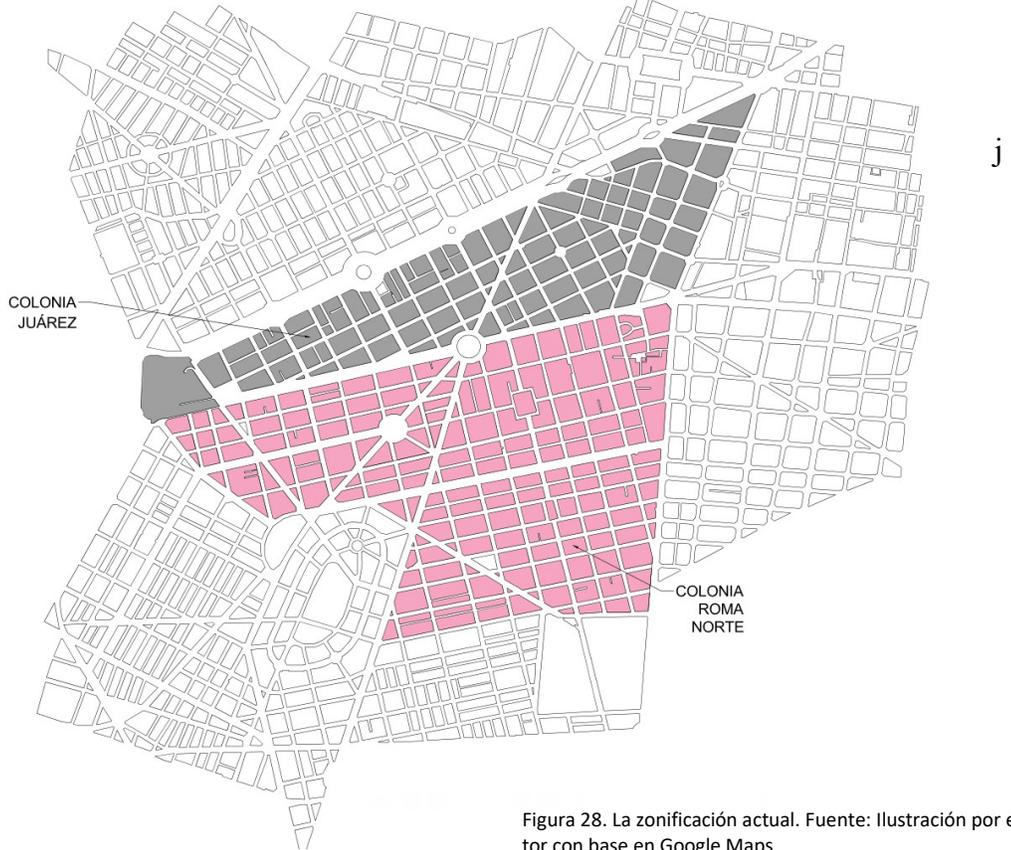
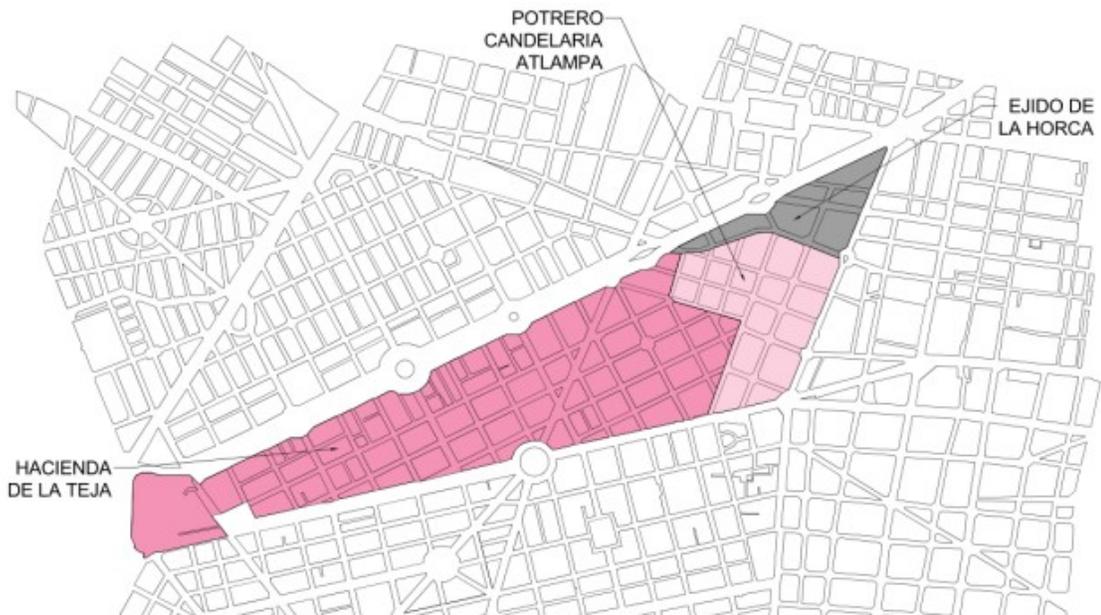


Figura 28. La zonificación actual. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

Figura 29. Los terrenos de la colonia Juárez. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps



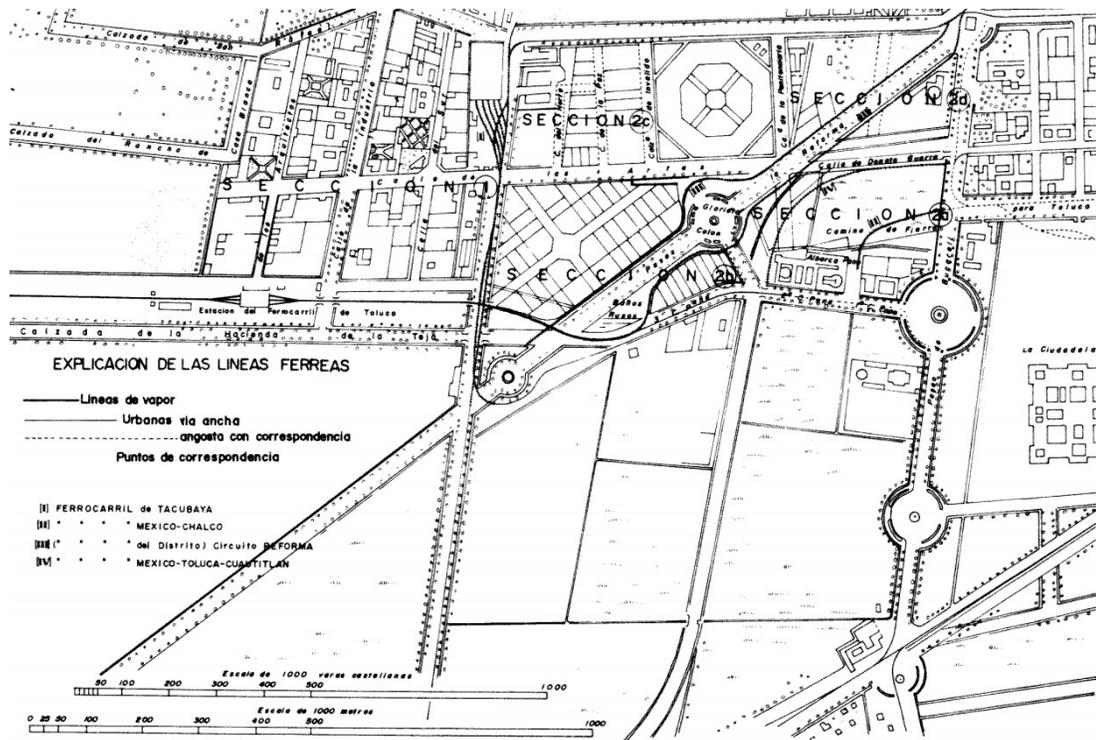
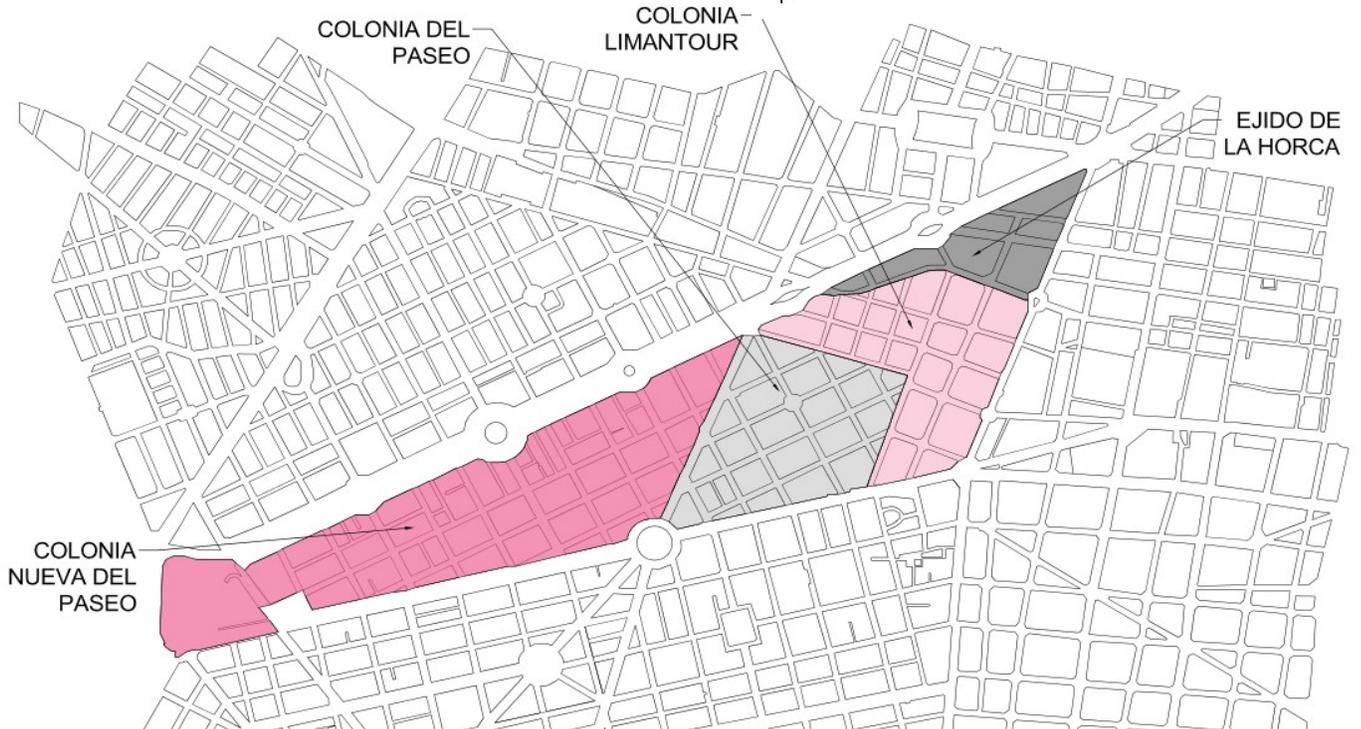


Figura 30 . Plano general de los terrenos comercializados por Francisco Somera. Fuente: María Dolores Morales, "Francisco Somera y el primer fraccionamiento de la Ciudad de México", *Arquitectura Autogobierno* 5 (Marzo-Abril 1977) 21-28

Figura 31. Primeras colonias que conformaron la Colonia Juárez. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps



Limantour gracias a José Yves Limantour¹⁵ y en 1898 se autorizó la Colonia Del Paseo, promovida por Chapultepec Land Improvement Company; y, por último la Nueva Del Paseo. Fue así, que hasta 1906 que se integran los territorios en un solo territorio llamado La Colonia Juárez (figura 31)¹⁶.

3.3. La Hacienda de Santa Catarina del Arenal, 1610.

La Colonia Condesa nació en los terrenos de La Hacienda de Santa Catarina del Arenal (Figura 32), de una extensión de 164, 381 m²¹⁷, cuyas principales actividades eran la cría de ganado y la producción de pulque¹⁸. La Hacienda tuvo diversos dueños, entre los que se encuentran Teresa Caral de Airolo, José Mateo Guerrero Dávila y Doña María Magdalena Dávalos de Bracamontes y Orozco (La Condesa de Miravalle), Josefa Arturo de Batres, Antonio Batres y los hermanos Estanislao y Joaquín Flores¹⁹.

Los hermanos Flores desarrollaron un proyecto de urbanización: La Nueva Tacubaya, en la Hacienda de la Condesa (figura 23) y la Ampliación de la Nueva Tacubaya, en la Hacienda De La Teja (figura 24), pero no fueron autorizados²⁰. En 1875 Los Escandón adquirieron la Hacienda y la vendieron en 1902 al Banco Mutualista y de Ahorros, pero conservaron una porción que correspondió a la Colonia El triángulo (figura 33). Posteriormente la Hacienda pasó a manos de la empresa Colonia Condesa S.A, que formó e impulsó la Colonia Condesa²¹. Con el paso del tiempo cambió sus límites y hoy se encuentra al suroeste de la colonia Roma Norte entre Avenida Veracruz, Avenida Tamaulipas, Avenida Michoacán y Circuito Interior (figura 34).

¹⁵ María Dolores Morales, "Rafael Martínez De La Torre y la creación de fraccionamientos. El caso de la colonia Guerrero", Investigaciones sobre la historia de la Ciudad de México III (Abril, 1978) 1-59

¹⁶ Elena Segura Jauregui, *Guía de la Colonia Juárez: inventario de un patrimonio*. (México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2016)

¹⁷ Ruth Concepción García Fernández, "La colonia Escandón, transformaciones en la espacialidad y la identidad" (Tesis de doctorado, Universidad Autónoma Metropolitana, 2015) 72

¹⁸ Juan Felipe Leal, "El espacio urbano del cine. Anales del cine en México, 1895-1911, vol. 9, 1903: Segunda parte" (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2015), 169.

¹⁹ Ruth Concepción García Fernández, "La colonia Escandón, transformaciones en la espacialidad y la identidad" (Tesis de doctorado, Universidad Autónoma Metropolitana, 2015) 79.

²⁰ Enrique Ayala Alonso, "Las primeras colonias de la Condesa" en *La construcción de la Ciudad de México, siglos XIX y XX : barrios, colonias y fraccionamientos*, coords. Gerardo Álvarez Montes, Concepción J Vargas y Enrique Ayala Alonso. (México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2017), 55-66.

²¹ Ruth Concepción García Fernández, "La colonia Escandón, transformaciones en la espacialidad y la identidad" (Tesis de doctorado, Universidad Autónoma Metropolitana, 2015) 72, 86.

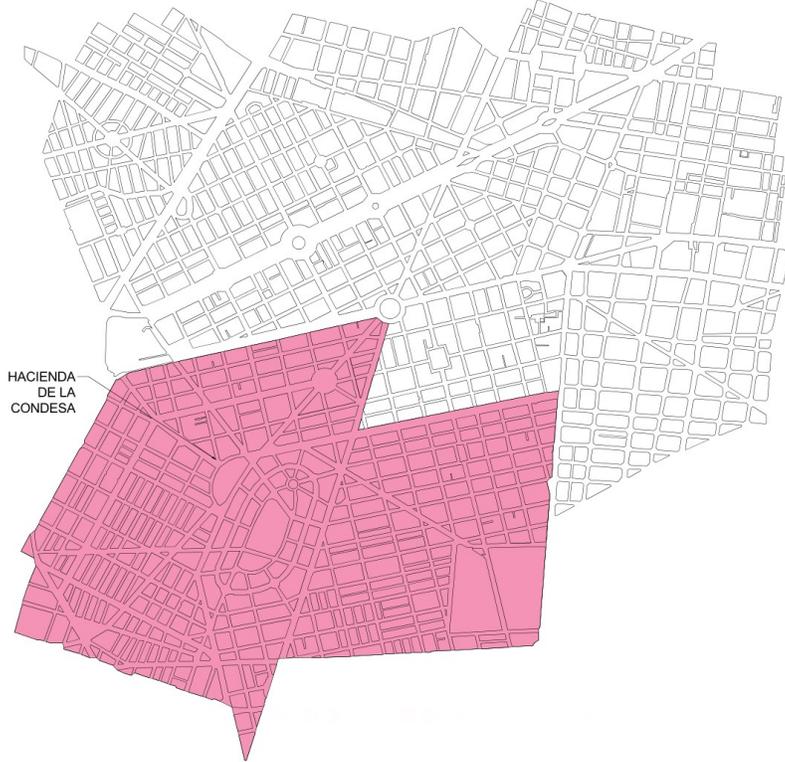


Figura 32. . Territorio perteneciente a la hacienda de la Condesa de Miravalle. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

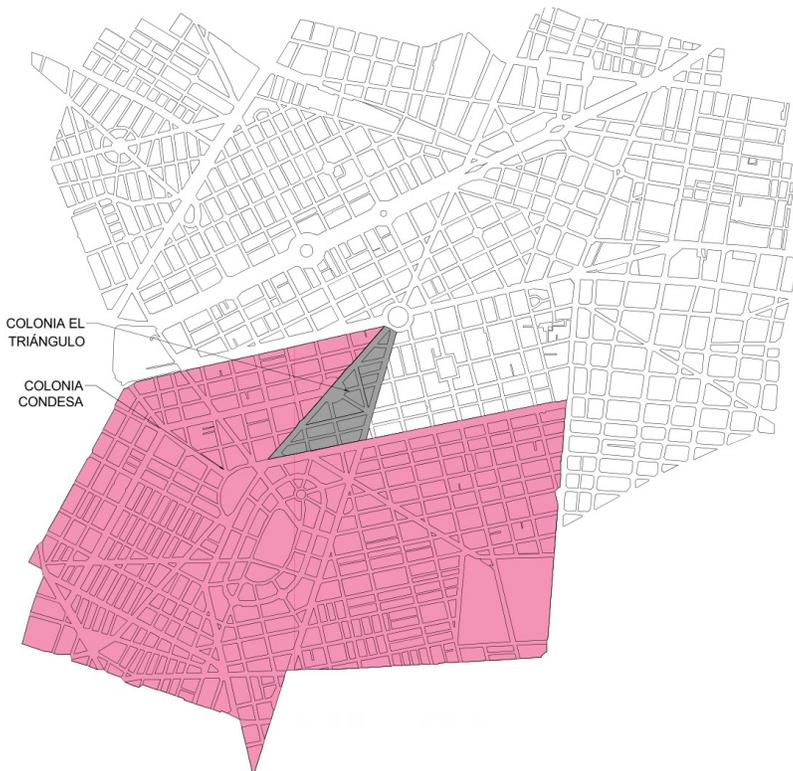


Figura 33 Colonias conformadas en la hacienda de la Condesa de Miravalle. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps



Figura 34. Ubicación actual de la Colonia Condesa. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

3.4. El pueblo de la Romita, ...

La Colonia Roma nació en el potrero de la comunidad del pueblo de Aztacalco que tiempo después se le cambió el nombre a La Romita. En 1902 la Compañía de Terrenos de la Calzada de Chapultepec, cuyo representante legal era Edward W. Orrin, presentó la propuesta de desarrollar un fraccionamiento en el potrero y fue aceptada en 1903²², por lo que La Romita quedó inmersa dentro de la colonia (figura 35).

Hoy la Colonia Roma Norte es mucho más grande que en un principio. Se extendió al sur y al poniente abarcando parte de la Colonia Condesa y la colonia El triángulo (figura 36).

²² Manuel Perló Cohen, "Historias de la Roma. Microhistoria de la ciudad de México", *Historias* 19 (Octubre-Marzo 1988) 159-170

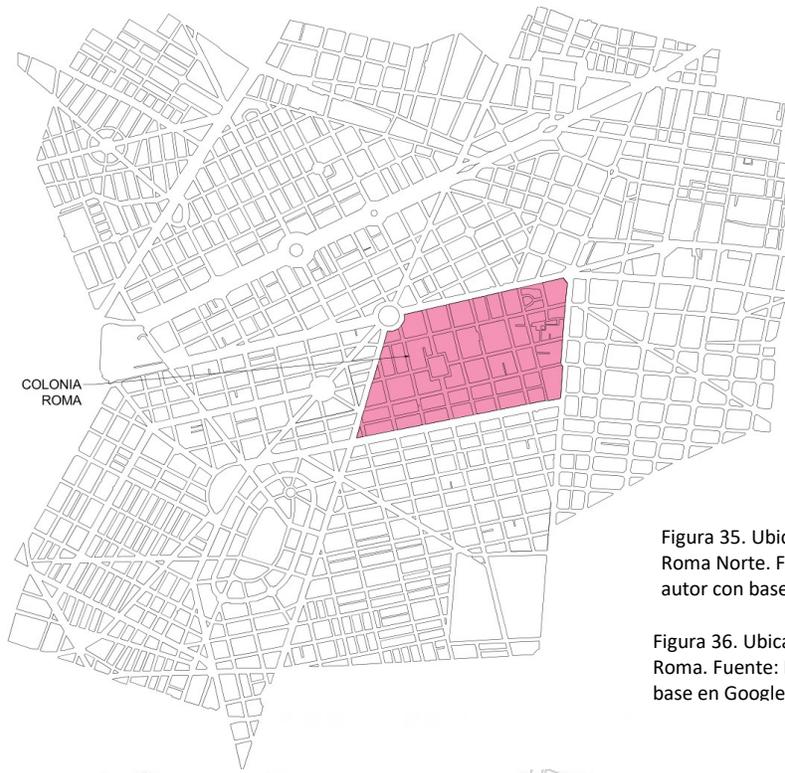


Figura 35. Ubicación original de la Colonia Roma Norte. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

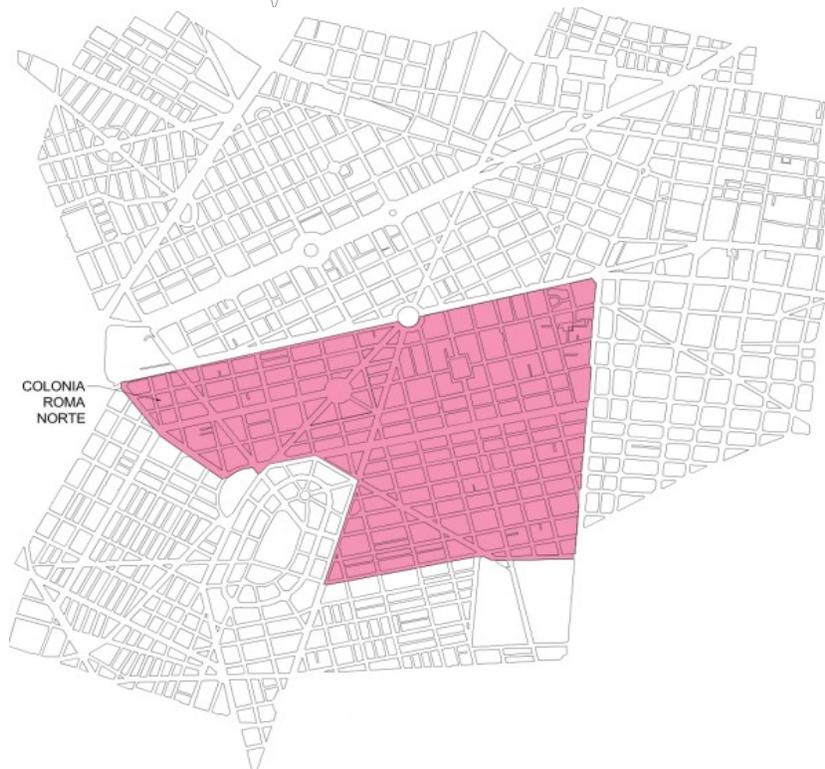


Figura 36. Ubicación original de la Colonia Roma. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

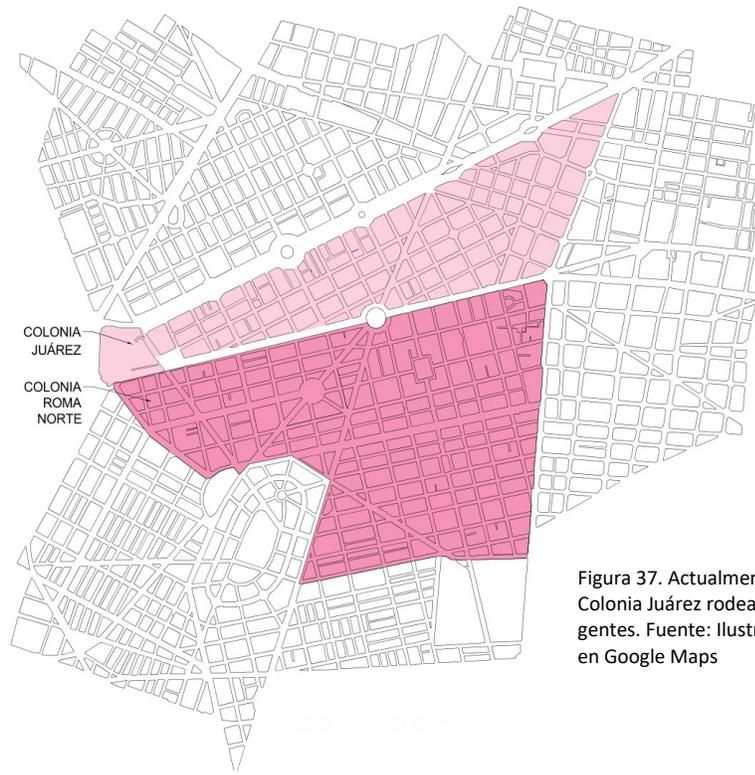
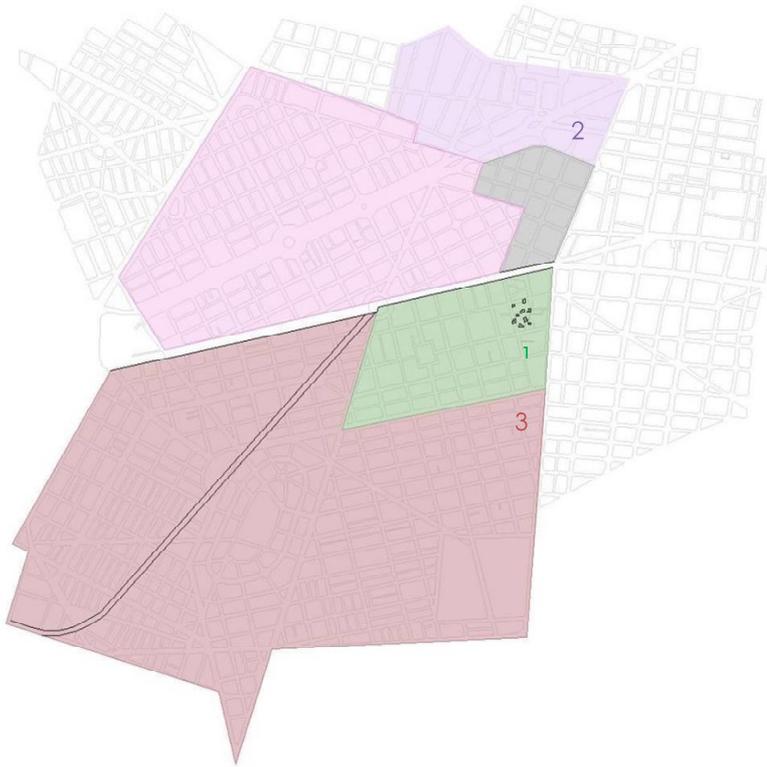


Figura 37. Actualmente la Colonia Roma Norte y la Colonia Juárez rodean a la Glorieta de los Insurgentes. Fuente: Ilustración por el autor con base en Google Maps

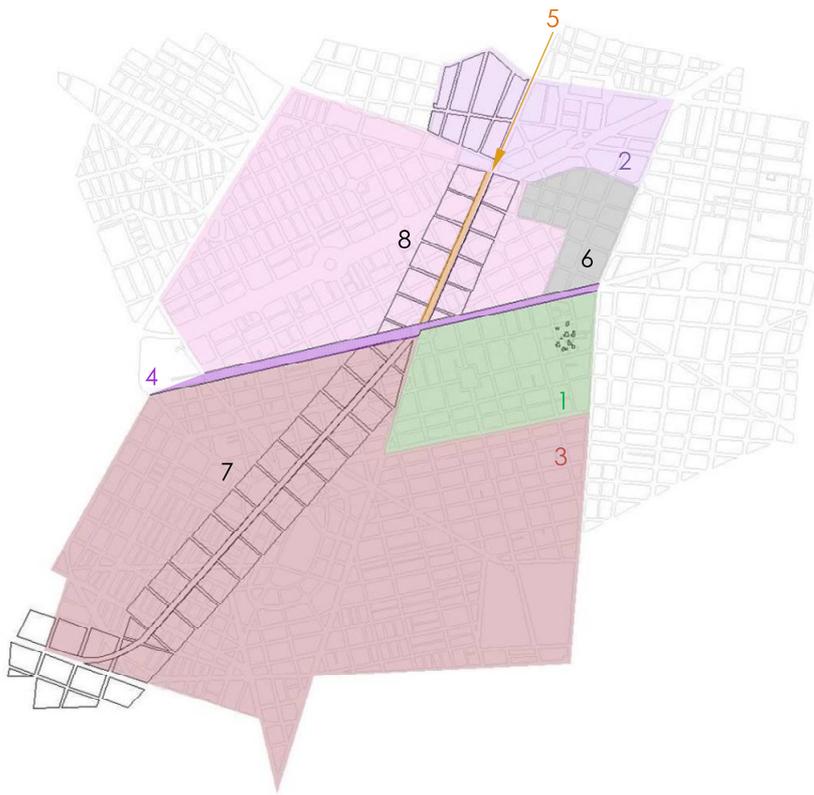
4.5. Línea del tiempo

Para poder entender de manera integral y sistemática el desarrollo y expansión urbana al poniente de la ciudad, expuesto anteriormente, se elaboró una línea del tiempo para poder observar cronológicamente el desarrollo de las colonias expuestas anteriormente.











HACIENDA DE LA TEJA
Fue adquirida por Rafael Martínez De La Torre

9

CANDELARIA ATLAMPÁ
José Yves Limantour compra gran parte de los terrenos

6

1862

1868

HACIENDA DE LA TEJA
Rafael Martínez De La Torre presenta proyecto para lotificar la Hacienda de La Teja

9

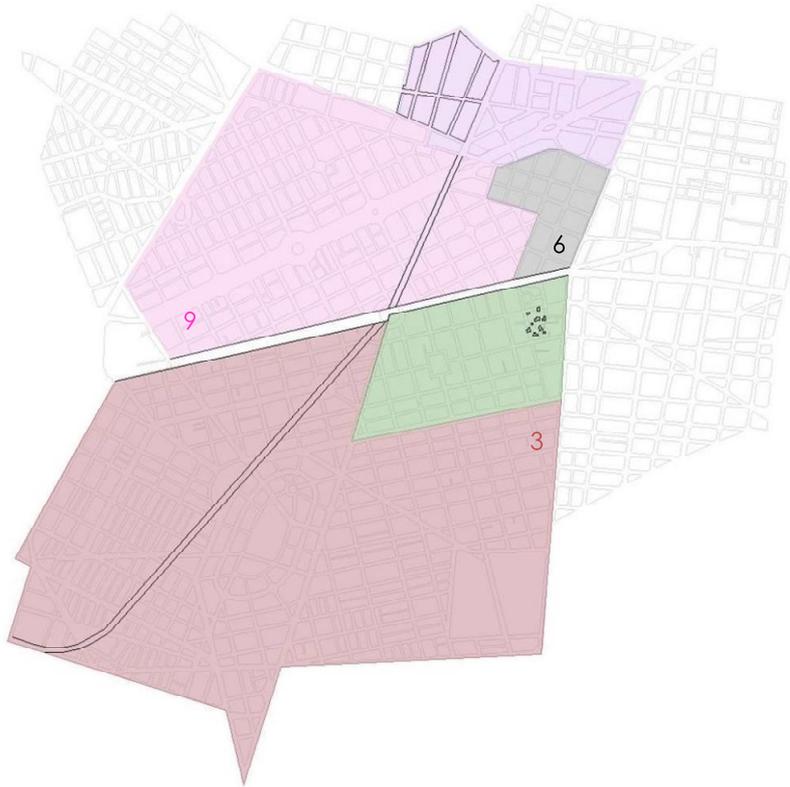
1875

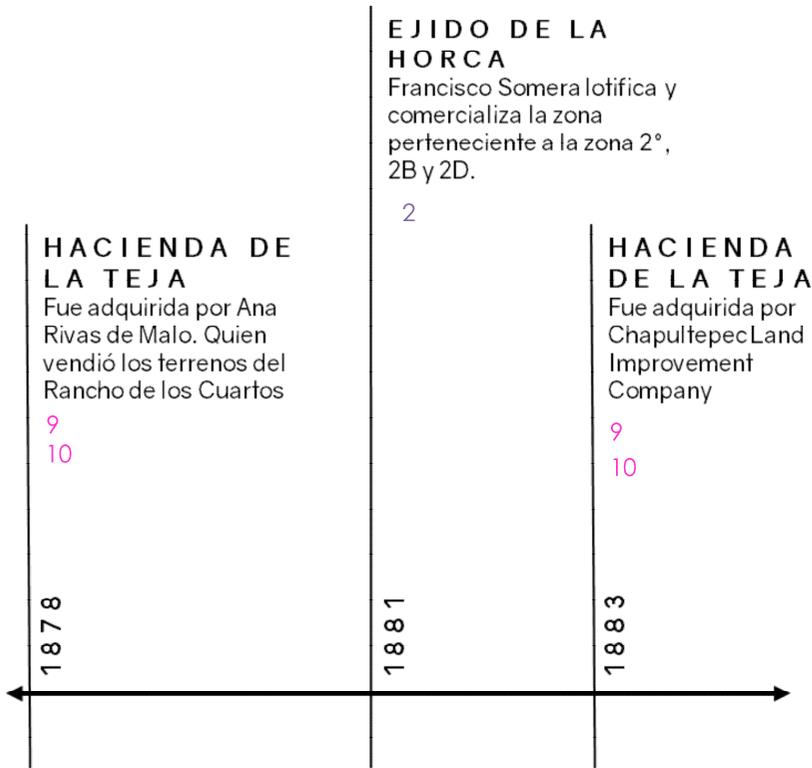
HACIENDA DE LA TEJA
Martínez De La Torre presenta otro proyecto y es aceptado. Martínez muere dos meses después

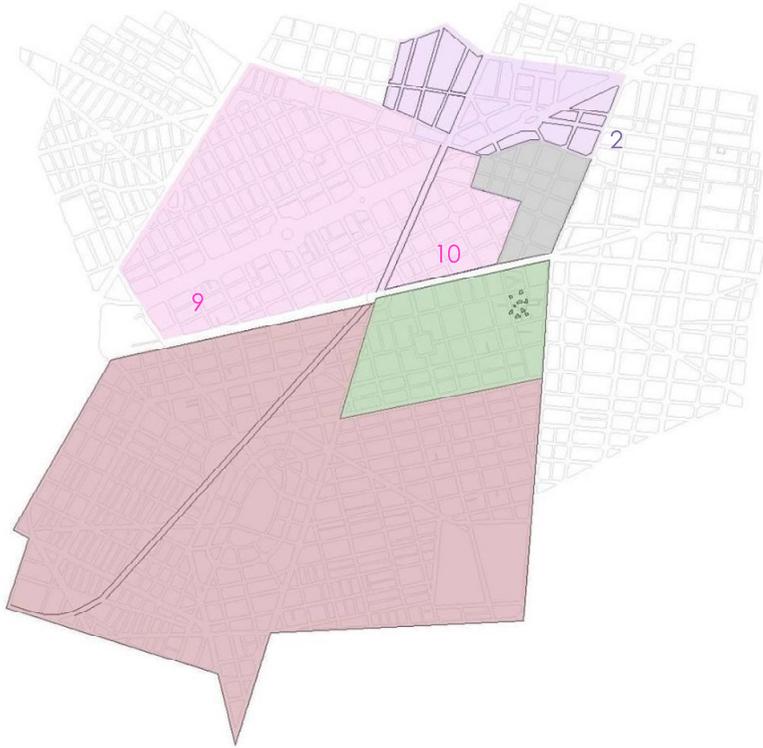
1876

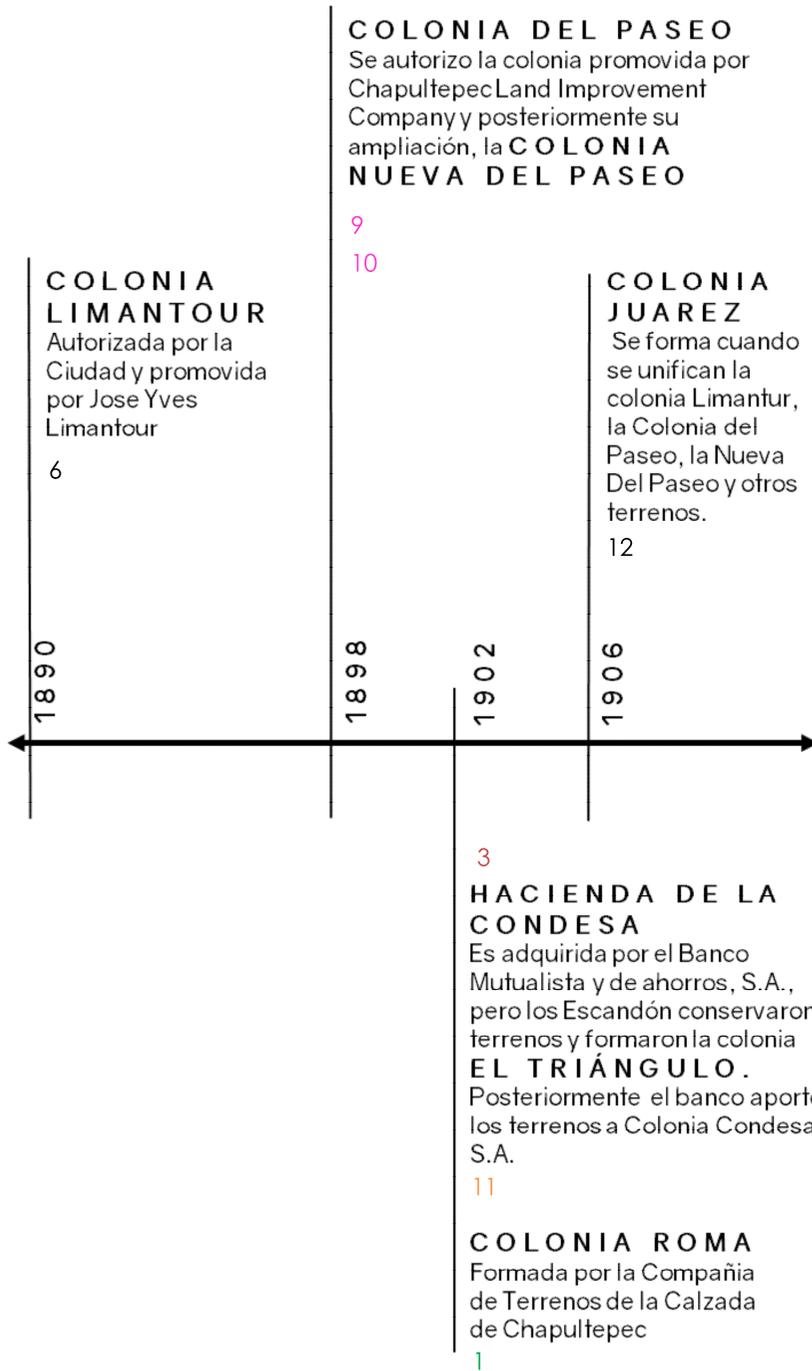
3

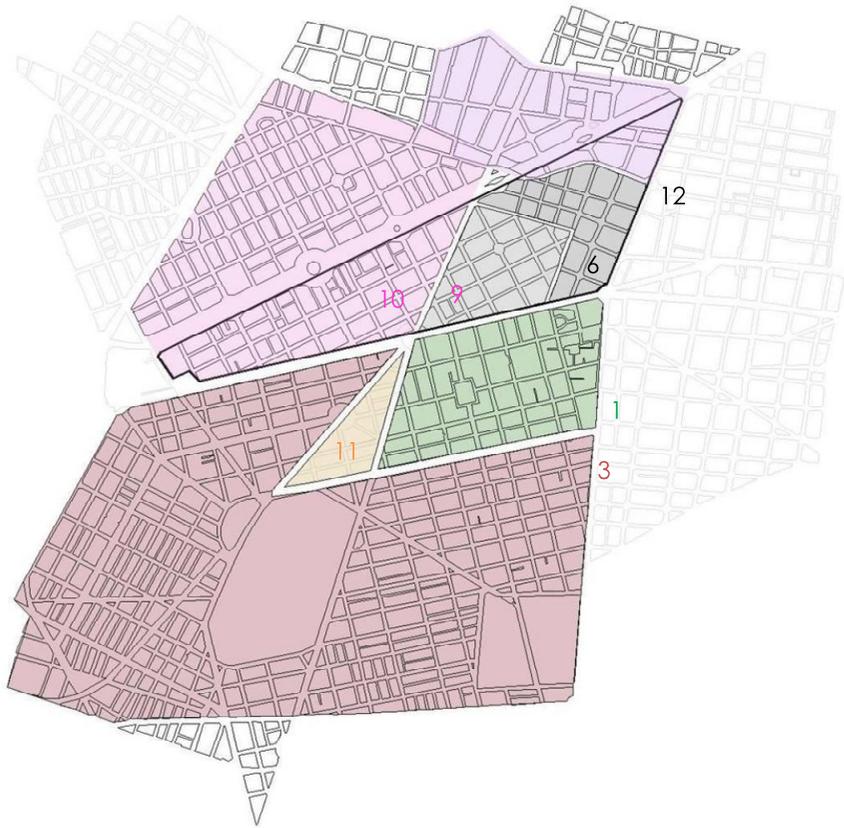
HACIENDA DE LA CONDESA
Adquirida por Vicente Escandón y Garmería











4. El proceso de planificación de la glorieta, 1906-1968

Tras la evolución y expansión urbana de la ciudad en los siglos XIX y XX, comentadas en el capítulo anterior, se formó un cruce de caminos y territorios, que generó un espacio propio y ajeno a todos ellos.

Un cruce de siete ramificaciones es un punto en conflicto permanente que requiere medidas para prevenir accidentes fatales y es por ello que las autoridades tarde o temprano se comenzaron a preocupar por dar solución a los cruces y otros problemas que derivaron de la rápida expansión urbana del Siglo XX en la Ciudad México.

El cruce se rodeó con arquitecturas que aprovecharon la ventaja de estar en las esquinas de un crucero muy importante, tanto por su tamaño como por los territorios que articulaba (Figura 40). Tal es el caso del cine Insurgentes, así como de otros comercios.

En el registro fotográfico nos encontramos con edificios habitacionales, donde hoy es la Zona Rosa; sin embargo, se puede observar que ya era una zona con un movimiento comercial activo (Figura 41).

Una vez que el cruce de caminos fue delimitado, en la ciudad empezaron a surgir interrogantes a problemas de tráfico y movilidad que respondieron a un incremento de la población, lo que demandó más servicios y mayor equipamiento urbano.

Poco a poco se fueron configurando una serie de ideas que intentaban solucionar el rápido aumento de vehículos automotores en la ciudad. Estas soluciones seguían el ideario de la época que le daba a los automóviles una gran importancia, ideas contrarias a lo que el diseño urbano representa en la actualidad.

La preocupación de los problemas urbanos llevo, en 1922, a Alfonso Pallares a plantearse propuestas urbanas viales en el centro de la ciudad. Él logró identificar cruces conflictivos dentro del perímetro central de la ciudad, lo que marcó un precedente para sus estudios posteriores. Con el

estudio del tráfico en la ciudad que hace Alfonso Pallares, quedó asentado que los cruces vehiculares en la ciudad son elementos de importancia y representaban un problema para la ciudad moderna del siglo XX.

En 1926 Alfonso Pallares propuso una serie de bulevares y glorietas, influenciado claramente por el urbanismo parisino. Su propuesta incluía la ampliación de algunas calles, demolición de edificaciones, cuatro bulevares principales, calles diagonales, glorietas y la eliminación de autobuses y tranvías de la Plaza de la Constitución. En ese momento el uso de glorietas comenzó a ser más recurrente en la planeación urbana de la Ciudad de México²³.

El Arquitecto Carlos Contreras también supo identificar los problemas de planeación urbana que ocasionaba el crecimiento exponencial de los vehículos, y, en 1927 publicó en la revista *Planeación*, de la cuál era director, un estudio de tráfico y la situación de los automóviles en la Ciudad de México. Ya existían más de 40, 000 autos en la ciudad, con la posibilidad de llegar a 250,000 en 1950, situación que representó un reto para la planeación urbana²⁴.

El tranvía fue el sistema de transporte público de la Ciudad de México a inicios del siglo pasado, pero el automóvil cada vez tomó mayor importancia y fue urgente buscar soluciones para aumentar la capacidad de calles y avenidas, tanto que en 1936 se propuso separar la circulación del tranvía en un diferente nivel al de los automóviles, y poder aumentar el área destinada a los coches²⁵.

En ése sentido, el arquitecto Contreras, en febrero de 1928, publicó en la revista *Planificación*, el proyecto “Gran Avenida Oriente Poniente en la Ciudad de México” dónde propuso una vialidad que cruzaría la ciudad y uniría Chapultepec con el camino a Puebla (figura 38). Dicho proyecto es importante, ya que, si bien, no pasa por el cruce de Avenida Chapultepec e Insurgentes, cruza la calzada de Chapultepec y continúa por la calle de Puebla, que se encuentra a una cuadra al sur de la enclave que estudiamos en el presente documento. En su proyecto es evidente el uso de Glorietas como una solución de cruces vehiculares, planificadas para agilizar el tráfico de vehículos (figura 39).

Bajo este esquema, surgieron algunas propuestas de diferentes personas a diferentes escalas que pretendían contribuir, cada una, a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos del siglo XX.

²³ Elisa Drago, Alfonso Pallares: sembrador de ideas. (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016)

²⁴ Carlos Contreras, “La planificación y el problema de tráfico”, *Planificación 1* (Septiembre 1927): 22-23.

²⁵ Miguel Rebolledo, “Anteproyecto de vías subterráneos en la Ciudad de México”, *Planificación 3* (Enero-Octubre, 1936) 116-117.

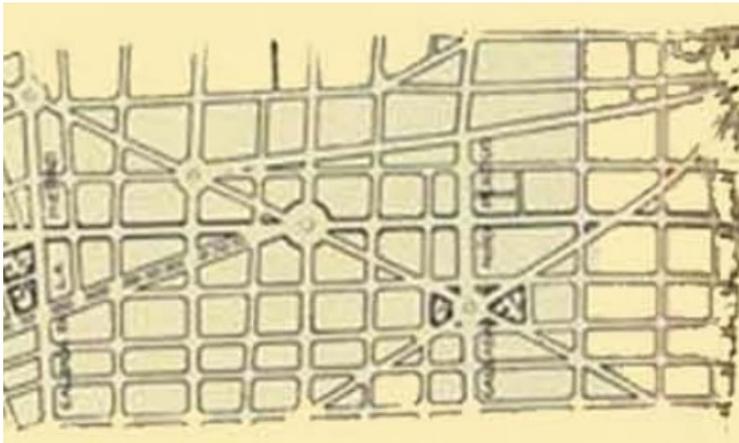


Figura 38. Uso de las glorietas en Avenida propuesta por Carlos Contreras. Fuente: Carlos Contreras, "Proyecto para una Gran Avenida Oriente Poniente", Planificación No. 6 (Febrero 1928): 14

Figura 39. Proyecto de Avenida por Carlos Contreras. Fuente: Carlos Contreras, "Proyecto para una Gran Avenida Oriente Poniente", Planificación No. 6 (Febrero 1928): 14

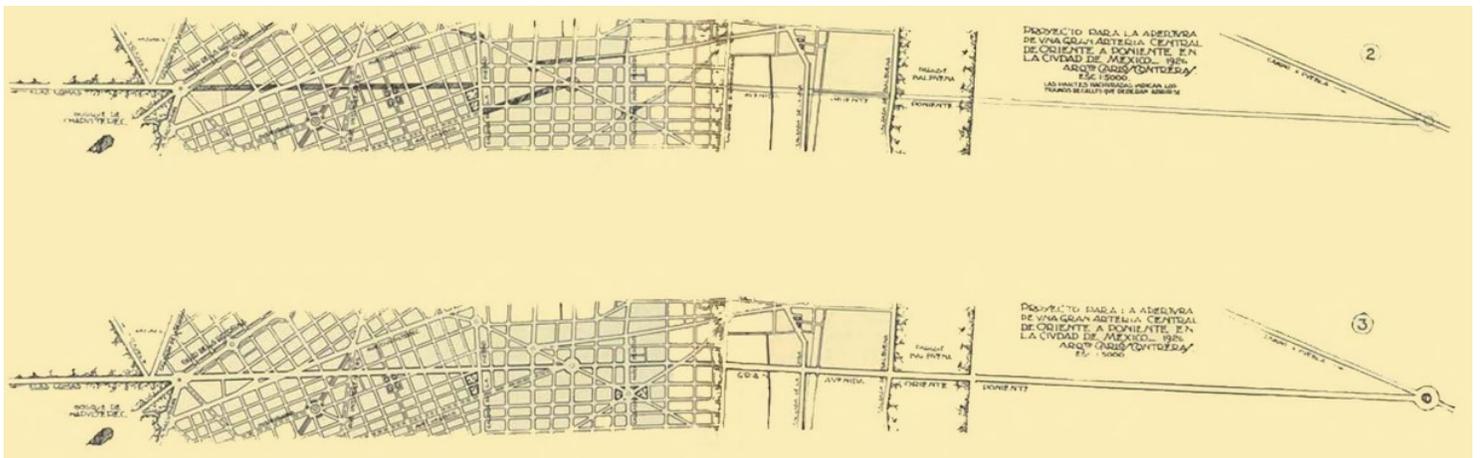




Figura 40. Crucero de Insurgentes y Chapultepec, 1948. Fuente: Acervo Fundación ICA. Recuperada de http://www.fundacion-ica.org.mx/colecciones_digitalizadas



Figura 41. Crucero de Insurgentes y Chapultepec, 1948. Fuente: Acervo ICA. . Recuperada de http://www.fundacion-ica.org.mx/colecciones_digitalizadas

4.1. Concurso de anteproyectos para un monumento a las madres de México.

Como parte de las propuestas urbanas que comenzaron a surgir, se realizó el concurso arquitectónico y urbano para el anteproyecto del Monumento a las Madres, que bajo las palabras de Gabriel Mérido Basurto:

...formó parte de esta campaña que honraba a las madres, al mismo tiempo que promovía el aumento del número de hijos y despreciaba el control de la natalidad²⁶

El cual fue convocado por el periódico Excélsior y el Departamento del Distrito Federal.

El proyecto se ubicó entre la antigua calzada de la Verónica y el Paseo de la Reforma, hoy, en específico, entre Avenida de los Insurgentes, Sullivan y Villalongin, inmediato al cruce vehicular de las Avenidas Insurgentes y Reforma, en la colonia Cuauhtémoc, en lo que anteriormente era un terreno con una estación de ferrocarril y posteriormente un estacionamiento. Aunque no se volteó a ver el cruce de Chapultepec e Insurgentes, ubicado muy cerca, el concurso puso sobre la mesa los problemas que ocasionaban los cruces vehiculares de varios ramales

El concurso, que fue por invitación directa, convocó a arquitectos como José Villagrán García, Mario Pani, Félix Gómez Martínez, Enrico Martínez de Hoyos, Gustavo Galván Duque, Vicente Mendiola y Francisco J. Serrano. El objetivo fue la glorificación de la figura de la madre mediante un monumento y un proyecto urbano que mejorara la movilidad automovilística de su contexto inmediato²⁷.

Solo tres concursantes desarrollaron una propuesta urbana de impacto: Villagrán, Pani y Serrano. Es importante analizar en específico las primeras dos propuestas, ya que utilizaron el modelo de la glorieta o cruce rotatorio como eje principal del proyecto urbano, y dieron pie a propuestas posteriores.

La propuesta de Serrano (Figura 43) lo soluciona con un paso a desnivel de Insurgentes por debajo de reforma sin hacer ninguna otra modificación de escala importante.

²⁶ Gabriel Mérido , “Monumento a la madre: Colapso y restauración” . (México: SEDUVI, Editorial Atrament, 2018).

²⁷ “Concurso de anteproyectos para un monumento a las madres de México” *Arquitectura 17* (Enero 1945) 95-100.

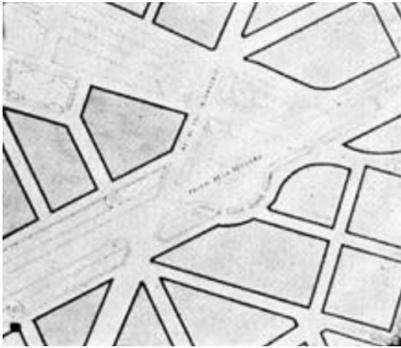


Figura 42. Estado original del sitio. Fuente: Redacción, "Concurso de anteproyectos para un Monumento a las Madres en México" Arquitectura 17 (Enero 1945), 95.

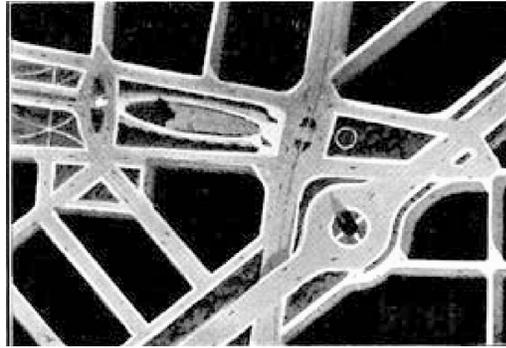


Figura 43. Propuesta de Francisco J. Serrano. Fuente: Redacción, "Concurso de anteproyectos para un Monumento a las Madres en México" Arquitectura 17 (Enero 1945), 100.

Los anteproyectos de Pani (figura 44) y Villagrán (figura 45), son parecidos en cuanto al planteamiento general. Ambas localizaron el centro geométrico del cruce de las avenidas y desplantaron una glorieta que funcionaría como un cruce a desnivel. Pasaron Insurgentes por debajo, y Av. Reforma a nivel de glorieta, que facilitaría la distribución de los automóviles hacia las otras vialidades.

El anteproyecto de Villagrán consiste en dos anillos de circulación concéntricos, el exterior facilita la distribución de vehículos entre las diferentes vialidades y el interior da preferencia a la circulación sobre Paseo de la Reforma. Por otra parte, el proyecto de Pani se acerca más al modelo de los cruces rotatorios de Eugene Henard, y consiste en una circunferencia para la distribución y circulación de los automóviles en todas las vías y sentidos.

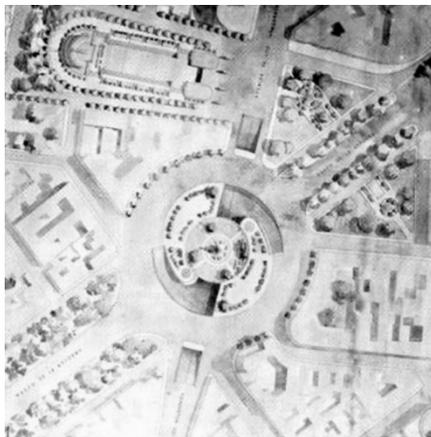


Figura 44. Propuesta de Mario Pani. Fuente: Redacción, "Concurso de anteproyectos para un Monumento a las Madres en México" Arquitectura 17 (Enero 1945), 97.



Figura 45. Propuesta de José Villagrán García. Fuente: Redacción, "Concurso de anteproyectos para un Monumento a las Madres en México" Arquitectura 17 (Enero 1945), 96.

El proyecto ganador fue el de José Villagrán García, quien hizo equipo con el escultor Luis Ortiz Monasterio, sin embargo, el proyecto no fue realizado en su totalidad, ya que solo se edificó el monumento y no así, la glorieta (figura 46).

Dicho proyecto tuvo el objetivo que:

...el pueblo tuviera un lugar digno para expresarle a la figura materna su agradecimiento y su amor, pero fundamentalmente para honrarla.²⁸

El 10 de mayo de 1944 Manuel Ávila Camacho colocó la primera piedra y fue concluido cinco años más tarde

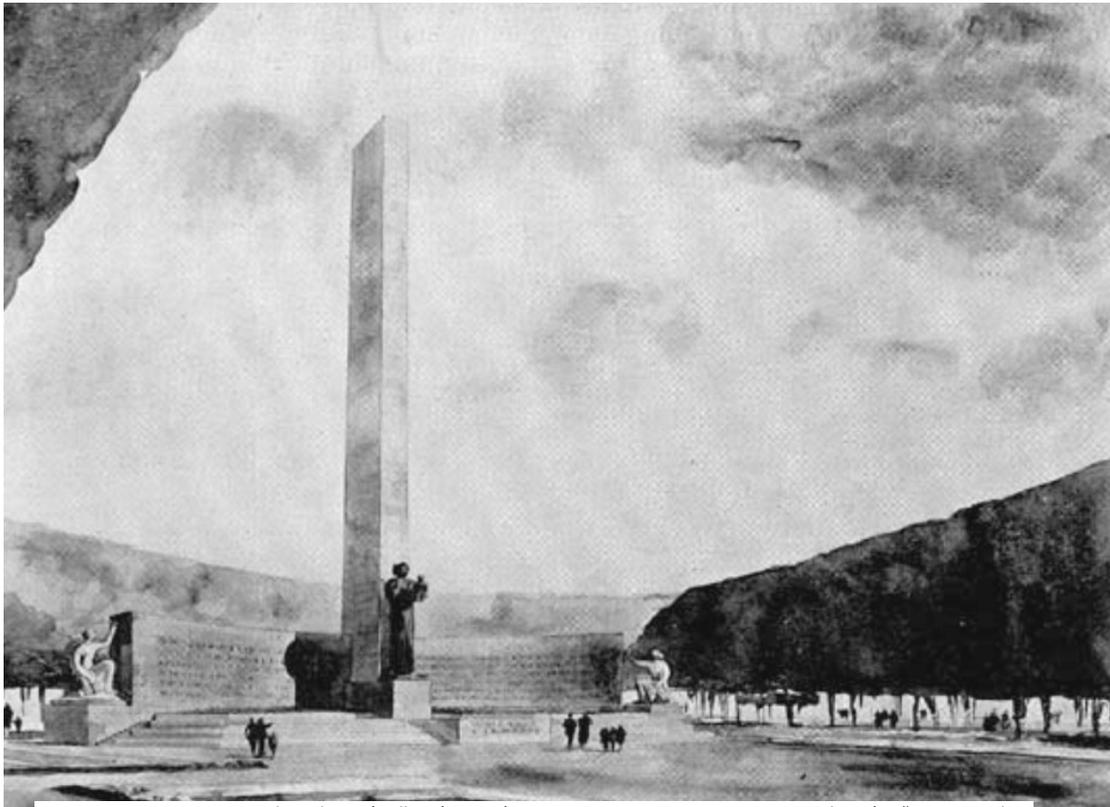


Figura 46. Propuesta ganadora de José Villagrán García y Luis Ortiz Monasterio. Fuente: Redacción, "Concurso de anteproyectos para un Monumento a las Madres en México" *Arquitectura* 17 (Enero 1945), 96.

²⁸ Gabriel Mérito, "Monumento a la madre: Colapso y restauración". (México: SEDUVI, Editorial Atrament, 2018).

4.2. Mario Pani y el nuevo centro de la Ciudad de México²⁹.

El concurso del monumento a las madres de México fue el pretexto ideal para que Mario Pani planteara un proyecto de impacto urbano a gran escala para resolver el cruce de Reforma con Insurgentes.

En abril de 1946, se publicó en la revista *Arquitectura*, cuyo director fue Mario Pani, el proyecto: “Un nuevo centro de la ciudad de México. Crucero Reforma Insurgentes, proyecto de planificación y zonificación”.

El proyecto consistió en una Glorieta monumental, que pretendía ser el nuevo centro urbano de la nueva ciudad; llamando así a toda la expansión urbana al poniente entre el centro histórico y el bosque de Chapultepec, para remplazar al zócalo del centro histórico (Figura 47).

El proyecto fue diseñado principalmente como una solución al problema del tráfico vehicular del crucero debido al aumento del parque vehicular, también pretendió aumentar el número de cajones de estacionamiento dentro de la zona y al mismo tiempo aumentar las áreas verdes y espacios públicos.

El proyecto consistió en una plaza de 200 metros de diámetro, rodeada por doce edificios conectados entre sí y se planteó abrir una calle al norte, que da continuación a la calle Lucerna. La plaza está delimitada por 20 edificios en total, doce de 70 metros de altura y ocho de 45 metros, dichos edificios no están desarrollados y solo se tomaron para el proyecto volúmenes representativos; sin embargo, su uso estaba destinado a comercio y oficinas. El proyecto también contempló edificios al exterior de la plaza destinados a vivienda (Figura 48).

Mario Pani usó el mismo planteamiento que hizo José Villagrán García para el concurso del Monumento a las Madres, con una glorieta de dos anillos, sin embargo desarrolló todas las incorporaciones posibles y usó vialidades en tres niveles distintos (Figura 49):

1. El nivel superior es el Paseo de la Reforma, que llega al anillo distribuidor interno, donde llegan y salen rampas para incorporarse a la Avenida De Los Insurgentes, o bien, al Paseo de la Reforma y tiene incorporaciones laterales al anillo externo.
2. El nivel medio es el anillo distribuidor externo, de una anchura de 30 metros, el cual pasa por debajo del Paseo de la Reforma en sus intersecciones y conecta todos los ramales mediante incorporaciones laterales.

²⁹ Los documentos relacionados a dicho proyecto de pueden encontrar en el Archivo de Arquitectos Mexicanos de la Facultad de Arquitectura de la UNAM.

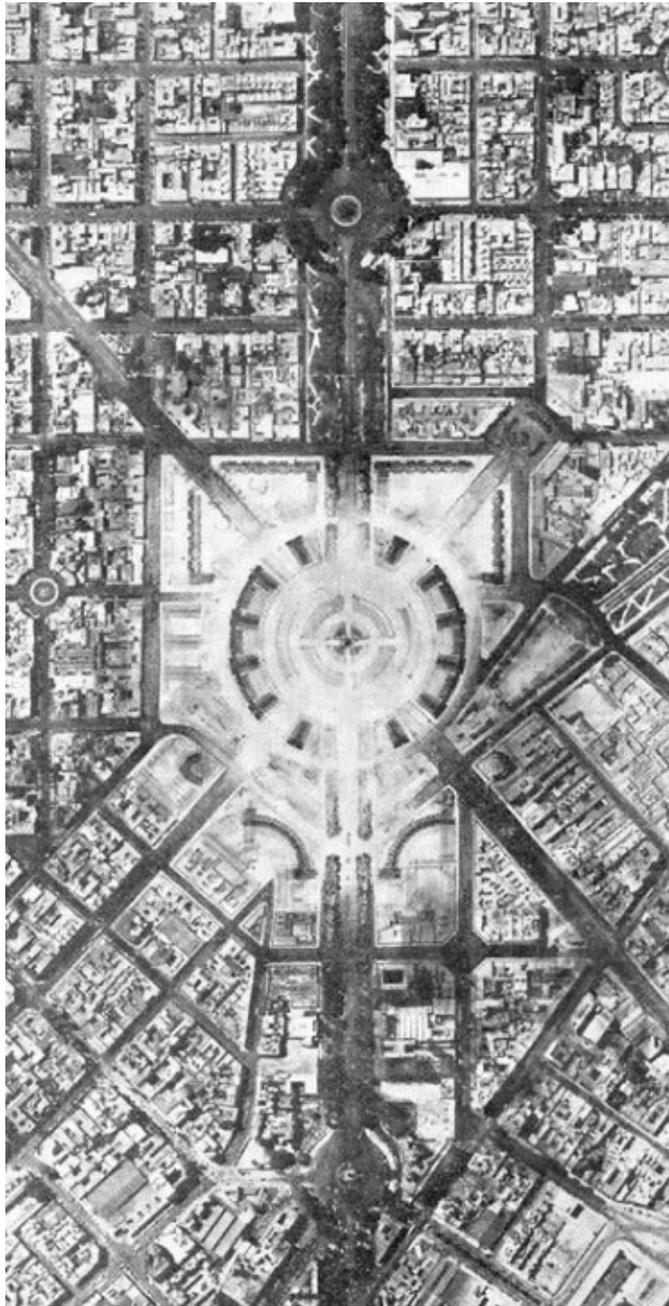


Figura 47. Vista aérea del proyecto. Fuente: Mario Pani, "Un nuevo Centro de la Ciudad de México. Cruce Reforma-Insurgentes Proyecto de planificación y zonificación" *Arquitectura 20* (Abril 1946), 261.

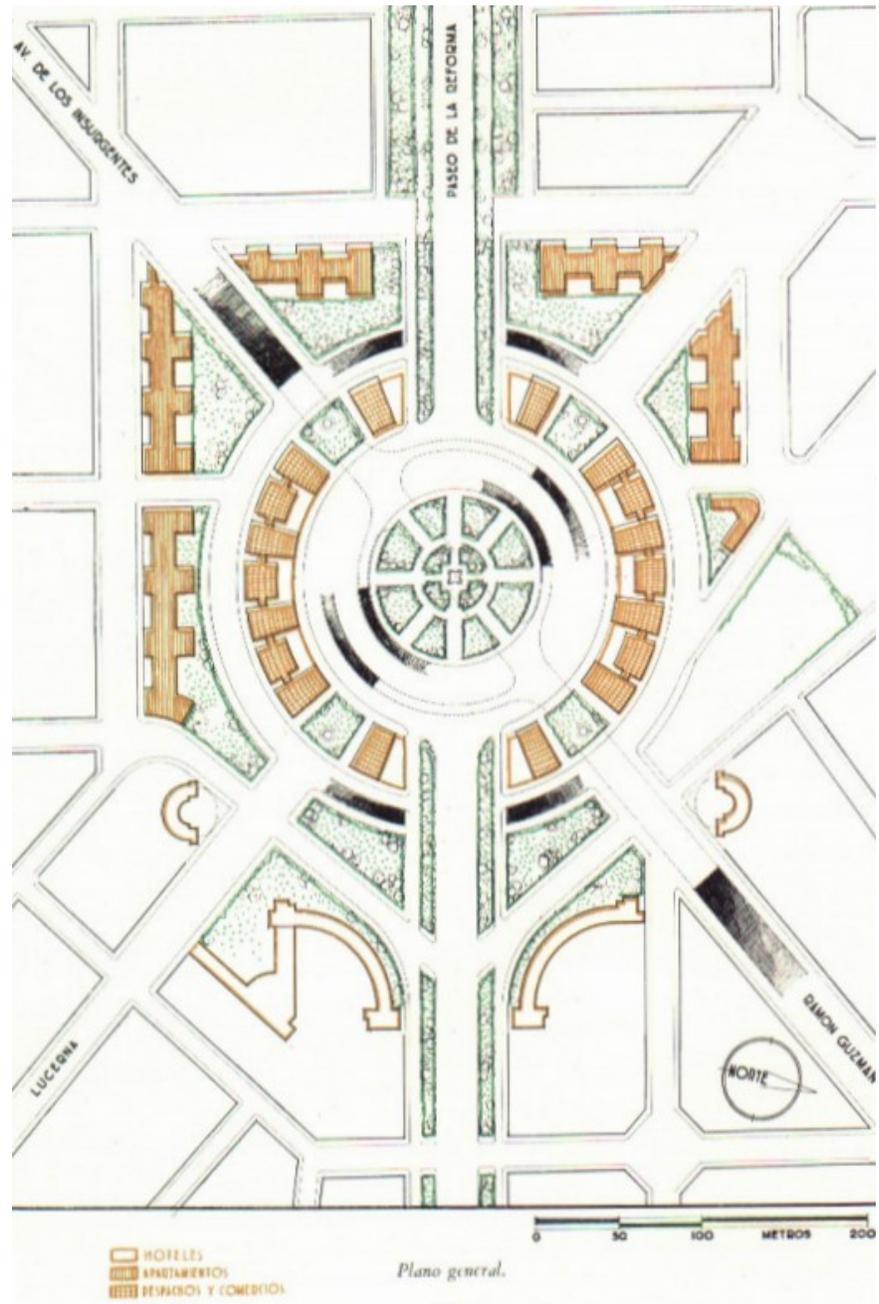
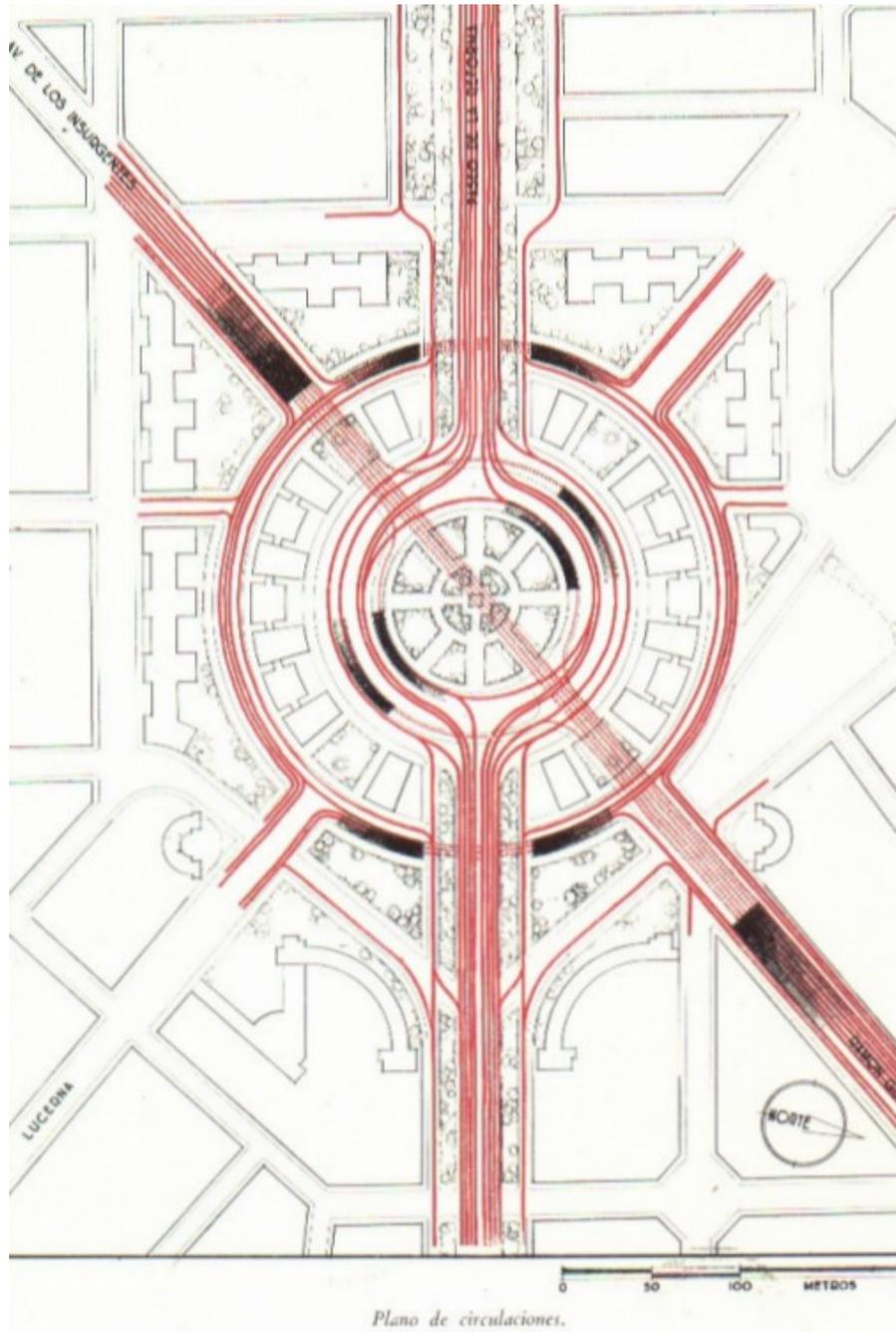
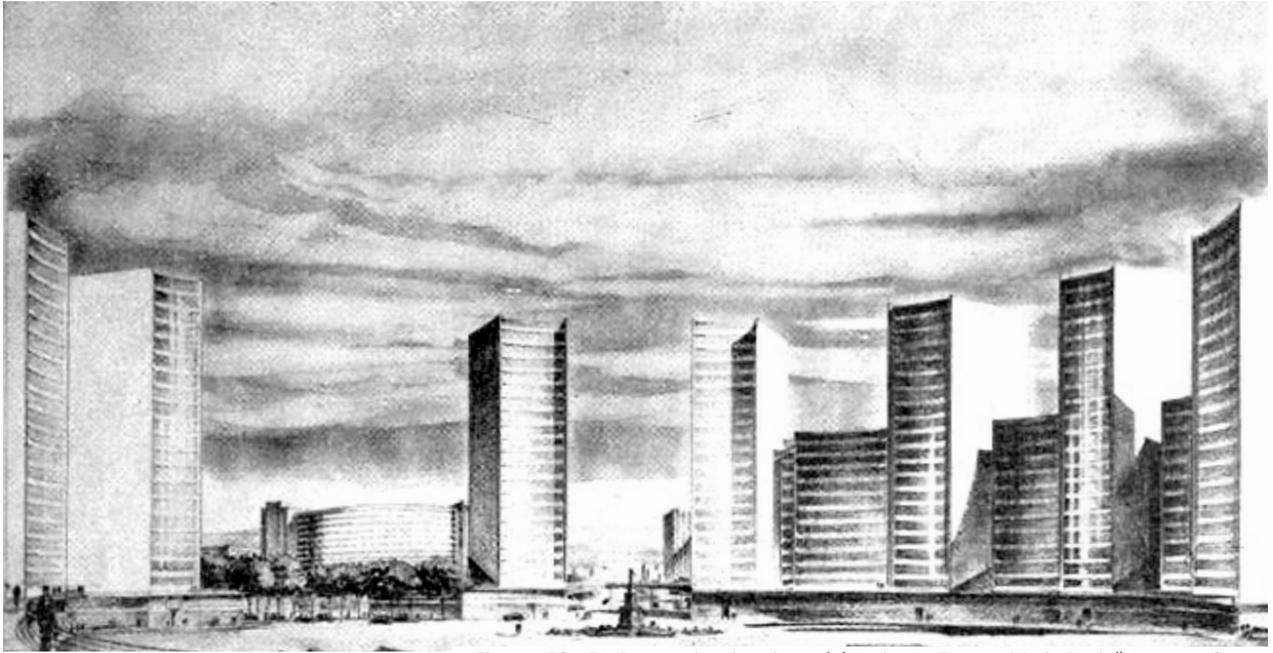


Figura 48. Planta de conjunto del proyecto con uso de las edificaciones. Fuente: Mario Pani, "Un nuevo Centro de la Ciudad de México. Crucero Reforma-Insurgentes Proyecto de planificación y zonificación" *Arquitectura 20* (Abril 1946), 262.



Plano de circulaciones.

Figura 49. Planta de circulaciones. Fuente: Mario Pani, "Un nuevo Centro de la Ciudad de México. Cruce Reforma-Insurgentes Proyecto de planificación y zonificación" *Arquitectura 20* (Abril 1946), 261.



Figuras 50 y 51. Perspectivas interiores del conjunto. Fuente: Mario Pani, "Un nuevo Centro de la Ciudad de México. Cruce Reforma-Insurgentes Proyecto de planificación y zonificación" *Arquitectura 20* (Abril 1946), 264.



3. El tercer nivel es Avenida De Los Insurgentes, cuya circulación en el cruce es subterránea, tiene rampas de incorporación conectadas con el anillo distribuidor interior y tiene incorporaciones laterales al anillo distribuidor exterior.

Con el intercambio y distribución de los automóviles en distintos niveles mediante el uso de rampas, Pani, pretendió elevar la capacidad de circulación del cruce de 5,000 a 20,000 automóviles por hora.

La propuesta de la glorieta de Mario Pani pretendía mejorar el espacio público, pero, en realidad, por lo que se puede apreciar en tal proyecto, el espacio público hubiera quedado dividido y acotado por las vías vehiculares. El comercio también fue un eje principal de la propuesta, ya que pretendió vincular todos los edificios a la glorieta, lo que impulsaría áreas comerciales debido a la gran afluencia peatonal y vehicular.

El proyecto no fue construido aunque la propuesta si fue conocida y evaluada por las autoridades de la Ciudad de México; además, tuvo un impacto indirecto en muchas otras propuestas que pretendían elevar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad³⁰.

5.3. Alfonso Pallares y su propuesta vial en la Glorieta de Insurgentes.

En 1956, Alfonso Pallares presentó una propuesta que pretendía resolver, sobre todo, los problemas de aparcamiento y tráfico vehicular en el primer cuadrante de la ciudad, excluyendo el transporte privado y solo permitiendo el uso del transporte público. La propuesta pretendía construir una serie de torres de estacionamiento en ciertos puntos ubicados alrededor del centro histórico, que deberían estar comunicadas entre sí por medio de bandas de velocidad. Uno de los puntos donde Alfonso Pallares pretendía colocar una de las torre de su plan maestro fue justamente en el cruce Chapultepec Insurgentes, como un punto estratégico (figura 52).

Posteriormente, en febrero de 1961, Alfonso Pallares presentó un proyecto urbano-arquitectónico en el periódico *Excélsior* donde hizo referencia a una serie de problemáticas como el desconocimiento sobre el subsuelo de la Ciudad de México y los problemas de tráfico que se hacían cada vez mayores, específicamente en cruceos mal planeados y las salidas de la ciudad. Con estos antecedentes el planteo una propuesta utilizando dos elementos, las glorietas y las cintas de velocidad,

³⁰ Mario Pani "Un nuevo centro de la Ciudad de México. Cruce Reforma-Insurgentes. Proyecto de planificación y zonificación" en *Arquitectura 20* (Abril 1946) 95-100.

que, en combinación, e integrados a la traza urbana probablemente hubieran ayudado con los problemas de tráfico vehicular de la segunda mitad del siglo XX.

Primero, las cintas de velocidad estaban divididas en cuatro niveles: El superior para alta velocidad, que funcionaba con vehículos fijos de 180 personas de capacidad, un sistema de transporte público, como lo fue unos años después el metro.; el siguiente nivel era para automóviles particulares con velocidad promedio de 30 km/h; El siguiente para camiones de carga, autobuses y taxis a velocidad promedio de 20 km/h; el nivel inferior fue planeado exclusivamente para los peatones, donde habría escaleras eléctricas para acceder al nivel superior de alta velocidad.

En segundo lugar, pero no menos importantes, estaban las glorietas, que eran de tres tipos; las primeras, resueltas con rampas y desniveles; las segundas, que incluían torres de control que albergaban diversos usos; y, las terceras, donde una torre de estacionamiento articulaba diferentes bandas de alta velocidad.

Para la presente tesis solo nos interesa el primer tipo de glorietas, conformadas por medio de diferentes vías que resolvían los cruces mediante desniveles. Alfonso Pallares hizo en específico una propuesta sobre el cruce de Avenida de los Insurgentes y Chapultepec, en la cual resuelve el cruce mediante distintas cintas de velocidad que separan completamente la circulación vehicular de un camino a otro y evita muchas interacciones dentro del cruce. Propuso dos cintas principales, una sobre Avenida de los Insurgentes y otra sobre Avenida Chapultepec, y dejó incorporaciones secundarias hacia avenida Oaxaca, pero cerró, o al menos no consideró la calle de Génova ni la de Jalapa. El intercambio de vehículos se dio mediante incorporaciones laterales y una glorieta que tiene entradas y salidas a todas las vías (figuras 53 y 54).

Esta propuesta nos habla de la importancia que había tomado el cruce de Chapultepec y de los Insurgentes en la ciudad de México, no solo por los territorios que articulaba; si no, por los problemas vehiculares que ocasionaba.

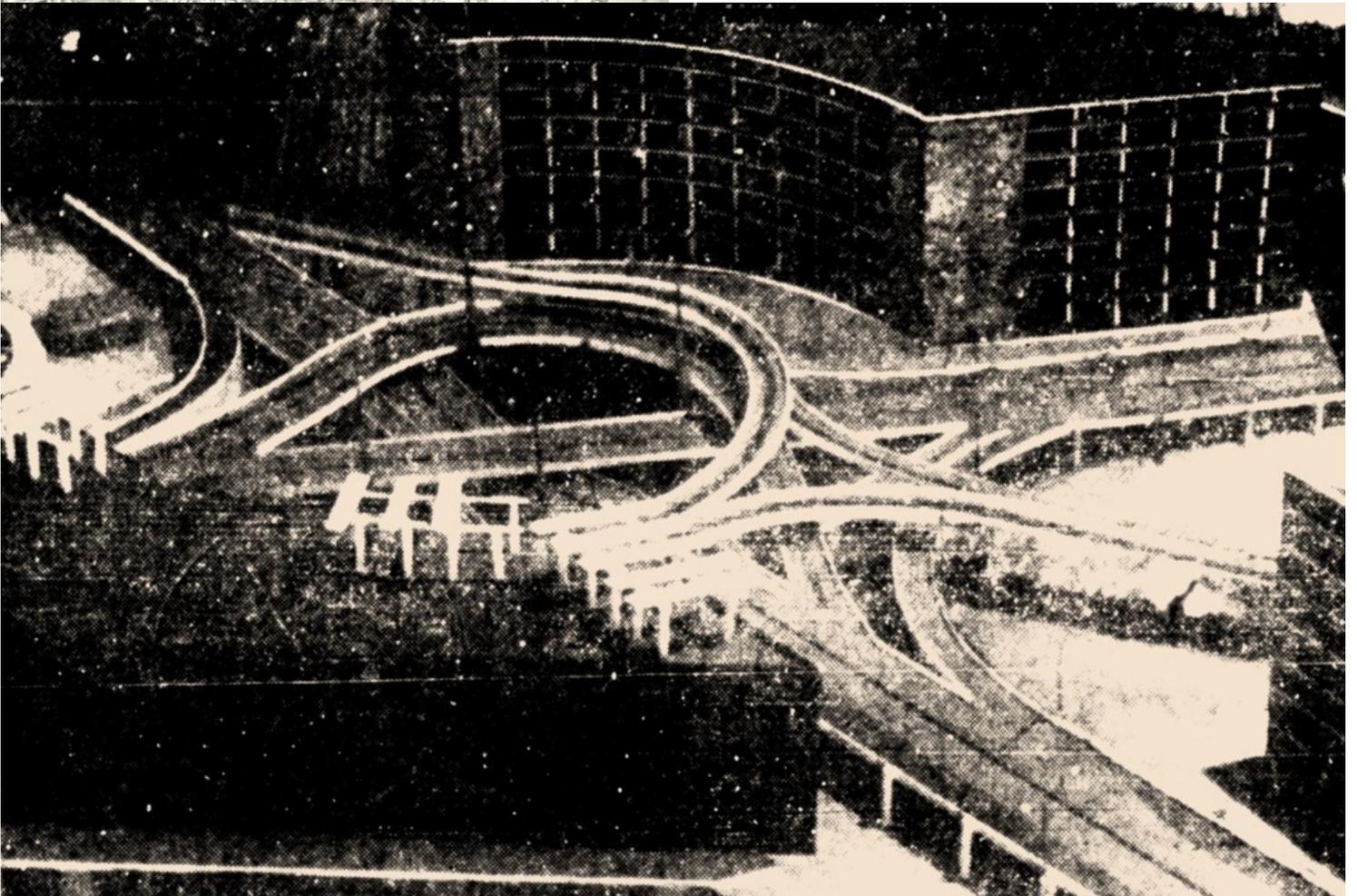
Un aspecto muy importante fue que la utilización de la planta libre para las circulaciones de los peatones, se opaca mediante la jerarquización del automóvil con las cintas de velocidad, ya que encierran al peatón a un nivel inferior y poco habitable en relación con la ventilación y la iluminación.³¹

³¹ Elisa Drago, Alfonso Pallares: sembrador de ideas. (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016).



Figura 52. Localización de torres de estacionamiento del proyecto de Alfonso Pallares en color verde. Fuente: Elisa Drago, Alfonso Pallares: sembrador de ideas. (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016)

Figura 53. Bandas de circulación. Fuente: Elisa Drago, Alfonso Pallares: sembrador de ideas. (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016)



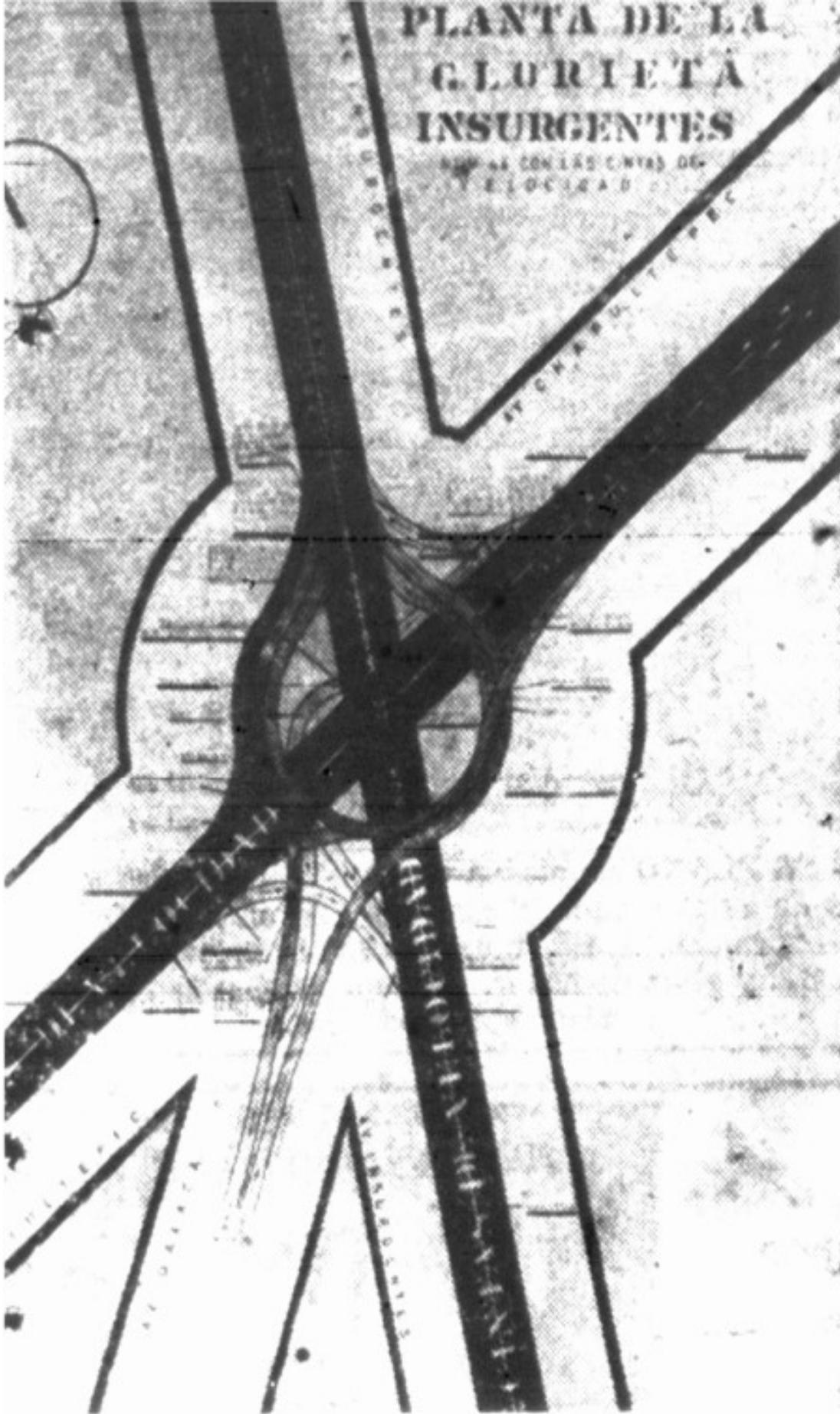


Figura 54. Planta de la Glorieta de los Insurgentes. Fuente: Elisa Drago, Alfonso Pallares: sembrador de ideas. (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2016)

5. El Proyecto Metro Distrito Federal, 1969

México tuvo un fuerte crecimiento económico demográfico y urbano que inició en 1952, continuó en 1958 con el gobierno de Adolfo López Mateos y con el gobierno de Gustavo Díaz Ordaz hasta 1970, llamado “desarrollo estabilizador”³². Específicamente, en la década de 1960, el país vivió muchos cambios sociales que impactaron directamente en la Ciudad de México y su zona metropolitana. El acontecimiento más relevante, y desgraciadamente, doloroso, fue la llamada “Matanza de Tlatelolco” tras un movimiento estudiantil durante el gobierno de Gustavo Díaz Ordaz, un suceso que cambió la historia de México.

El movimiento estudiantil no fue un hecho aislado, fue producto de un mundo que cambiaba de paradigmas y se transformaba social y culturalmente.

³² Ricardo Pozaz Horcasitas, “Los años sesenta en México: la gestación del movimiento social de 1968”, *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales* Vol. 63 N. 234 (Septiembre-Diciembre 2018): 2.



Figura 55 . Trabajos del metro durante los Juegos Olímpicos México 68. Fuente: Colección Villasana- Torres (2016) La Glorieta del Metro Insurgentes. El Universal. Recuperada de: <https://www.eluniversal.com.mx/galeria/metropoli/cdmx/2016/07/3/ciudad-en-el-tiempo-la-glorieta-del-metro-insurgentes>

En 1968, también tuvo lugar un evento de escala mundial que puso a México bajo los reflectores, la celebración de los Juegos Olímpicos, las primeras olimpiadas culturales.

Un año después, en 1969, el 16 de Julio, el hombre llegó a la luna, un evento sin precedentes.

En ese contexto, en la Ciudad de México, se desarrolló un proyecto que cambió la manera de recorrer la ciudad, la Ciudad de México fue la número 39 en contar con un sistema de transporte colectivo subterráneo, el metro³³.

Como se mencionó anteriormente, los tranvías fueron el primer sistema de transporte público de la Ciudad de México, en 1917 aparecieron los autobuses de pasajeros, que saturaron el centro de la ciudad y comunicaban las zonas periféricas al norte y oriente con el centro de la Ciudad, por lo que este se vio rápidamente saturado.

³³ D.D.F, La gran ciudad, 1966-1970. (México: Departamento del Distrito Federal, 1970).

En 1959, el Ing. Bernardo Quintana Arrijoa, quien era presidente de ICA, y el arquitecto Ángel Borja Navarrete, vicepresidente ejecutivo de ICA, estaban conscientes de la necesidad de un nuevo sistema de transporte público, y fue así que:

...la empresa desarrolla para el DDF un estudio denominado "Estudio de vías rápidas para la Ciudad de México". Sin embargo, este trabajo desemboca en la recopilación de la experiencia 33 países en materia de transportación masiva tipo Metro...³⁴

En 1964, el Ing. Bernardo Quintana Arrijoa encomendó a un equipo técnico para desarrollar específicamente una propuesta para el diseño y construcción de un transporte subterráneo para la Ciudad de México³⁵. Se hicieron análisis preliminares para estudiar la factibilidad de las vías subterráneas, aprovechando el sistema de calles y avenidas existentes, se decidió que el método de construcción sería a cielo abierto. Además, se hicieron los estudios correspondientes de las estaciones, flujos de origen y destino de viajes y el trazo de las tres primeras líneas³⁶.

ICA desarrolló la propuesta para la Ciudad de México, y la presentó a las autoridades, como el Lic. Ernesto P. Uchururtu, conocido como "El regente de hierro", sin embargo, él nunca estuvo de acuerdo con el proyecto.

Posteriormente en 1966, el presidente Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), designó un nuevo regente para para la Ciudad de México, el general y licenciado Alfonso Corona del Rosal. Fue así que el Ing. Quintana, Ángel y Gilberto Borja Navarrete le presentaron la propuesta de ICA. La propuesta abordaba:

...cuatro aspectos generales, el hundimiento general del Valle de México, la factibilidad económica y financiera, el análisis de las líneas y el volumen de vehículos y desplazamiento de los pasajeros.³⁷

La financiación sería mediante un crédito de la banca y el gobierno franceses³⁸.

Sobre la distribución de las líneas y su funcionamiento se hicieron dos propuestas: la primera tenía un esquema de cruz, con dos líneas, una norte sur y otra oriente-poniente, sin embargo, esta solución no iba a beneficiar mucho al centro, ya que para desahogar el intenso tránsito, el metro debería abarcar la mayor parte posible de este; la segunda, fue un sistema en anillo con tres líneas

³⁴ Ovidio González, "El metro de Ciudad de México", *Revista Eure Vol. 14 N. 42* (1988): 65.

³⁵ Bernardo Quintana Issac, "La decisión de construir el metro de la Ciudad de México", *Revista 50 años del metro* (2019): 5-10.

³⁶ Ovidio González, "El metro de Ciudad de México", *Revista Eure Vol. 14 N. 42* (1988): 65.

³⁷ Bernardo Quintana Issac, "La decisión de construir el metro de la Ciudad de México", *Revista 50 años del metro* (2019): 5-10.

³⁸ Ovidio González, "El metro de Ciudad de México", *Revista Eure Vol. 14 N. 42* (1988): 65

interconectadas en el centro, formando un círculo sobre él, del cual se generarían seis ramales hacia la periferia (figura 56)³⁹.

Para tener certeza del sistema constructivo, y la estabilidad en la construcción, por iniciativa propia, ICA, en un terreno de la Agrícola Oriental realizó la excavación y construcción de un túnel de prueba con piso y muros a seis metros de profundidad. El sistema constructivo seleccionado fue el de muros Milán, por lo que se realizó el colado de dos muros paralelos, con varios paneles de longitud y posteriormente se excavo entre ambos para formar el cajón⁴⁰.



Figura 564. Primeras tres líneas del Metro. Ilustración modificada por el autor. Fuente: Mapa de la Red de STC Metro Recuperado de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/la-red/mapa-de-la-red>

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Juan Schmitter, "Primeras investigaciones para la selección de su procedimiento constructivo", *Revista 50 años del metro* (2019): 11-14.

Tras reuniones subsecuentes, el regente reunió a ingenieros expertos en mecánica de suelos y estructuras, como Raúl Marsal, Emilio Rosenblueth y Enrique Tamez (ingeniero de ICA, encargado de hacer el túnel prueba) para analizar la factibilidad y viabilidad del proyecto.

Una semana después de que los ingenieros visitaron el túnel de prueba el regente de la ciudad autorizó la firma del contrato⁴¹.

El 29 de Abril de 1967 se creó el organismo público descentralizado Sistema de transporte Colectivo Metro (STC) cuyo objeto fue “la construcción, operación y explotación de un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial para el transporte colectivo en el distrito federal”⁴².

Una vez que el SCT se constituyó como una empresa, comenzaron los trabajos en Julio de 1967.

La construcción “llave en mano” del metro representó grandes retos para la ingeniería, uno de ellos fue el hallazgo de muchos vestigios arqueológicos, cuyo tratamiento se definió en conjunto con las autoridades correspondientes.

La tecnología elegida fue la rueda neumática. El proyecto electromecánico se contrató con la compañía francesa Société Française d’  tudes et de realisations des Transports Urbains (Sofretu), y gracias a los compromisos adquiridos por el financiamiento de las obras se contó con una delegación de asesores franceses que se enfocó en la revisión y los lineamientos del proyecto electromecánico, el eléctrico y el electrónico.

Para la realización de los proyectos arquitectónicos de las estaciones del metro, se encargó a un grupo pequeño de jóvenes arquitectos encabezados por el Arquitecto  ngel Borja Navarrete, para evitar retrasos en los proyectos, como hubiera sucedido si es que todos se hubieran entregado a diferentes despachos.

Las estaciones que fueron encargadas a despachos externos en la línea 1 fueron San Lázaro, Merced y Candelaria (Figura 57) a Félix Candela; e Insurgentes, a Salvador Ortega Flores.

Las que pertenecen a la línea 2, sobre Calzada de Tlalpan, se encargaron a Enrique Del Moral. Además, a Luis Barragán se le pidió una asesoría sobre materiales y colores⁴³.

⁴¹ Bernardo Quintana Issac, “La decisión de construir el metro de la Ciudad de México”, *Revista 50 años del metro* (2019): 5-10.

⁴² Ovidio González, “El metro de Ciudad de México”, *Revista Eure Vol. 14 N. 42* (1988): 67.

⁴³ Bernardo Quintana Issac, “La decisión de construir el metro de la Ciudad de México”, *Revista 50 años del metro* (2019): 5-10.



Figura 57 . Estación Candelaria, diseñada por Félix Candela. Fuente: Departamento del Distrito Federal, La gran ciudad, 1966-1970, (México: Departamento del Distrito Federal, 1970) 163



INSURGENTES

Figura 58. Logo de Metro Insurgentes. Recuperado de <https://www.metro.cdmx.gob.mx/lared/linea-1/insurgentes>

Tras el éxito de la estrategia de comunicación visual y gráfica del diseñador estadounidense Lance Wyman para los Juegos Olímpicos de México 68, se comisionó a Wyman para diseñar la señalética del Metro (figura 58)⁴⁴.

El STC Metro se inauguró el día jueves 4 de septiembre del 1969, la inauguración fue histórica. La ceremonia se llevó a cabo en la Glorieta de Los Insurgentes y la presidió el presidente Gustavo Díaz Ordaz, quién realizó el primer viaje.

Así se concluyeron las primeras tres líneas compuestas por 40 kilómetros, 36 estaciones y 577 carros operando.

Definitivamente el metro cambió la manera en que la Ciudad de México se movía y tuvo un impacto social, cultural y urbano; además, simbolizó un cambio profundo y la continuación del crecimiento económico mexicano.

5.1 Salvador Ortega Flores y la plaza del metro Insurgentes

El Arquitecto Salvador Ortega Flores realizó proyectos diversos, entre los cuales destacan el Museo y Biblioteca en Hermosillo Sonora en 1943; centros escolares en Progreso, Yucatán en 1947; el proyecto de la Estación Terminal de Guadalajara en 1952 y la vivienda de San Fernando 52 de 1954. Además, fue colaborador y socio del Arquitecto Mario Pani en diferentes ocasiones, con quien realizó varios proyectos, como la torre de Rectoría de la UNAM, el Centro Urbano Presidente Alemán, el Club de Golf "México", entre otros.⁴⁵⁴⁶

A Salvador Ortega Flores se lo encomendó el diseño de la estación de Metro Insurgentes y para su diseño utilizó referencias, proyectos, teorías y elementos para integrarlos en una propuesta que reforzó la idea del crecimiento económico, el desarrollo tecnológico y la presencia del estado mexicano en el espacio público.

La influencia del proyecto de su compañero, Mario Pani, en el cruce de Reforma e Insurgentes, es evidente gracias al uso de una glorieta o cruce rotatorio como distribuidor vial en un punto de gran conflicto vial, pero a diferencia de Mario Pani y Alfonso Pallares, el solo usa una banda distribuidora de automóviles. Por otra parte, se asemeja al proyecto de Alfonso Pallares, comentado anteriormente, al

⁴⁴ Ramón, Manuel, y Jorge L. Marzo, La gráfica del Metro de la Ciudad de México (1969). El diseño en el cruce de la modernidad, la tradición, el nacionalismo y la inclusión social, recuperado de: <https://www.soymenos.net/Grafica%20del%20metro%20de%20Mexico.pdf>. Consultado el 14 de Noviembre del 2020

⁴⁵ Lourdes Cruz y Omar Olivares. Ortega Flores, Salvador. Grove Art Online. 2003; <https://www.oxfordartonline.com/groveart/view/10.1093/gao/9781884446054.001.0001/oao-9781884446054-e-7000063989>. Consultado el 17 de Diciembre del 2020.

⁴⁶ Salvador Ortega Flores, entrevista, enero-abril de 1955, transcripción, Espacios 23-24, https://fa.unam.mx/editorial/wordpress/wp-content/Files/raices/RD13/revistas/espacios_23-24.pdf#page=51

dejar una plaza independiente para los peatones, mientras que el de Mario Pani acota las circulaciones peatonales a las aceras correspondientes.

Un aspecto distintivo del proyecto de Ortega es que separó las circulaciones mediante un desnivel y formó una plaza pública debajo de la cota de la vialidad vehicular. Esta característica es evidentemente tomada del proyecto de Eugene Henard, el urbanista francés que mencionamos en capítulos anteriores.

Como si el proyecto de Eugene Henard en el cruce de los grandes bulevares fuera la guía, Ortega retomó sus características principales, como se puede ver la siguiente tabla donde están marcadas con color rosa las características coincidentes entre ambos proyectos.

PROYECTO VEHICULAR		
1	Se encuentra al nivel de calle	Se encuentra a desnivel, y se accede mediante rampas
2	Tiene un anillo de contención en el centro geométrico del cruce	Tiene un anillo de contención en el centro geométrico del cruce
3	Se ensanchan las ramificaciones al llegar a la glorieta.	Se ensanchan las ramificaciones al llegar a la glorieta.
4	Se colocan elementos de separación entre la entrada y la salida de los vehículos a la glorieta	No hay elementos de separación
5	La anchura de la acera periférica es de 18 metros	La anchura de la acera periférica es variable
6	La anchura de la calzada de rotación es de 22.50 metros	La anchura de la calzada de rotación es de aproximadamente 15 metros
PROYECTO PEATONAL		
7	Está separado completamente del tránsito vehicular,	Está separado completamente del tránsito vehicular,
8	Intercomunica por el nivel inferior todas las aceras, brinda un cruce seguro y facilita tomar cualquier dirección.	Intercomunica por el nivel inferior todas las aceras, brinda un cruce seguro y facilita tomar cualquier dirección.
9	Se compone por 8 accesos y/o salidas con escaleras a la plaza central	Se compone por 8 accesos y/o salidas con escaleras a la plaza central
10	Al centro hay una farola de potentes focos, que sirve para alumbrar el interior de la plaza y anunciar la existencia de la glorieta a los vehículos.	Para la iluminación se distribuyeron varias luminarias, cada una en un poste
11	Las galerías subterráneas para los peatones tienen una anchura de cinco metros.	Las galerías subterráneas para los peatones tienen una anchura de x metros.
12	La plaza peatonal tiene un radio de 30 metros	La plaza peatonal tiene un radio de 55 metros
13	A nivel de calzada se proyectaron estanques de agua con chorros para humedecer el ambiente, rodeados de arbustos con el fin de proteger a la glorieta de chorros directos.	La circulación vial se separó de la plaza mediante elementos de contención de acero.

Una diferencia notable es que la plaza de Salvador Ortega es de mayor dimensión que la proyectada por Henard, lo que facilitó que los pasillos de acceso a la plaza fueran más cortos y ayudó a tener una gran cantidad de locales comerciales de diferente giro para dar servicio a las personas que transitan por la plaza.

Ortega tomó prestado el modelo de Eugene Henard para adaptarlo a la necesidad particular del cruce de Insurgentes y Chapultepec; el cual, no solo era problemático; si no, era un límite de territorios diferentes y tenía que ser el acceso y salida de la estación Insurgentes del STC Metro.



Figura 59. Acuarela de Martínez Navarrete durante la construcción de la Glorieta de los Insurgentes. Fuente: Departamento del Distrito Federal, La gran ciudad, 1966-1970, (México: Departamento del Distrito Federal, 1970) 163



Figura 60. Toma aérea de la Glorietta de los Insurgentes, 1969 Fuente: Acervo Fundación ICA. Recuperada de: http://www.fundacion-ica.org.mx/colecciones_digitalizadas



Figura 61. Toma aérea de la Glorieta de los Insurgentes, 1969. Fuente: Acervo Fundación ICA. Recuperada de: http://www.fundacion-ica.org.mx/colecciones_digitalizadas

La composición final del conjunto en planta fueron dos círculos desfasados, el primero y más grande, corresponde al perímetro de la plaza y el segundo, el más pequeño, a la estación. La estación quedó desfasada hacia el Poniente para liberar el espacio central para uso de los transeúntes.

La plaza es un círculo de 55 metros de radio, que tiene ocho accesos y salidas peatonales que comunican el interior de la plaza con las Avenidas de Chapultepec, Los Insurgentes, Oaxaca y las calles de Génova y Jalapa. La plaza, se encuentra a desnivel, por lo que los peatones, para acceder a ella, deben descender medio nivel (figura 61)

Anteriormente la plaza estaba compuesta de elementos de concreto en forma de arcos que funcionaban como bancas y que eran acompañadas de vegetación de tamaño pequeño y alrededor se proyectaron algunos locales comerciales y servicios como baños públicos. También se colocaron dos monumentos: uno, el busto del regente de la Ciudad de México, Alfonso Corona Del Rosal; y el segundo, una escultura de El Sereno, como representación de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México. Los accesos y los locales comerciales aún se encuentran ubicados por debajo de la circulación vehicular.



Figura 62. Toma aérea de la construcción de Glorieta de los Insurgentes, 1968. Fuente: Acervo Fundación ICA. Recuperada de: http://www.fundacion-ica.org.mx/colecciones_digitalizadas

La plaza está delimitada por un anillo de distribución vial que se encuentra por arriba del nivel de la plaza. Para acceder a él, los automóviles, deben ascender medio nivel mediante rampas para incorporarse al anillo, que en un principio contaba con cuatro carriles.

El edificio de la estación Insurgentes es un edificio moderno, que debe ser analizado por sí mismo y en conjunto con la plaza. Sobre su composición geométrica, escribió Georgina Cebey:

Fue en 1969 cuando se inauguró la estación del Metro Insurgentes con una plaza que llevaría el mismo nombre: junto a la roca, el círculo. Esta nueva glorieta estaba definida por una procesión de circunferencias que comenzaban a expandirse en medio de la ciudad. Una vista a vuelo de pájaro revela diversos aros: el carril elevado que rodea y delimita la plaza y en cuya superficie orbitan autos, la planta de la plaza, y una estructura que parece una nave extraterrestre de cuyo interior surge otro anillo que da forma a la cúpula que remata la estación. Estas circunferencias significaron un nuevo marcador para la ciudad: geográficamente eran la intersección de dos avenidas importantes, Insurgentes y Chapultepec;

simbólicamente, representaban el punto donde el proyecto modernizador mexicano, que se desarrollaba desde la primera mitad del siglo xx, encontraría uno de sus puntos álgidos: la construcción del Metro.⁴⁷

El edificio integra la historia mesoamericana con la época colonial mexicana, como lo menciona Aldo Solano Rojas:

Es una síntesis moderna entre el pasado prehispánico de México-representado por los relieves de glifos mayas en un medio círculo, el límite oeste de la glorieta-y el periodo novohispano- presente a través de otros relieves en concreto que recuerdan a trabajos lapidarios de Puebla en una muy directa referencia a la entrada de La Casa del Que Mató al Animal en la Angelópolis.⁴⁸

La estación tiene dos accesos, uno al Norte y otro al sur, son los “aleros” que integran la circunferencia de la estación con la circunferencia de la plaza, ambos llegan a un vestíbulo alargado en forma de arco, donde se encuentran, las taquillas y la oficina del jefe de estación. Inmediatamente, hacia el centro de la circunferencia están los torniquetes de acceso que llegan a un vestíbulo cubierto de una bóveda traslúcida que dota al espacio interior de iluminación y genera un fenómeno acústico de eco.

El vestíbulo conduce a dos escaleras que bajan hacia los andenes del metro. Es importante mencionar que los murales que existen actualmente dentro de la estación de metro: “Metro de Londres y el Metro de París” de Rafael Cauduro, “El pasajero” de Marco Zamudio y “En la mesa de los muralistas mexicanos” de Alfredo Sagatori no fueron contemplados en el diseño de la estación, si no, se incorporaron tiempo después.

Dentro de la estación, en las columnas se aprecian relieves en concreto, como se mencionó anteriormente, que aportan al carácter nacionalista de la edificación.

Las circulaciones de salida se encuentran completamente independientes a las del acceso. En cada andén se encuentran dos escaleras con desarrollo semicircular que desembocan directamente en la plaza.

⁴⁷ Georgina Cebey, *Arquitectura del fracaso*. (México: Fondo Editorial Tierra Adentro, 2017).

⁴⁸ Aldo Solano, “Los glifos mayas del metro Insurgentes” *La tempestad*, atempestad.mx/metro-insurgentes-glifos/ (Consultada el 25 de Noviembre del 2020)



Figura 63. Acceso principal de Casa del que mató al animal en Puebla. Fuente: Marián-gel Pérez López “La casa del que mató al animal: La leyenda de un mounstro que aterrizó a la ciudad. Milenio Especial. Obte-nida de :

<https://www.milenio.com/politica/comunidad/leyendas-de-puebla-la-casa-del-que-mato-al-animal>

Figura 64. Escalinata dentro de la estación Insurgentes. Fuente:

https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/sintesis/stc/2019/septiembre/1-sep19_stc.pdf





Figura 655. Cartuchos glíficos mayasen muro de la estación de Metro Insurgentes Fuente: Fotografía tomada por el autor.



Figura 66. Acceso a la estación Insurgentes, se observa la existencia de puertas de cristal, 1969. Fuente: Mx City Glorieta de Insurgentes: Síntesis entre un pasado prehispánico y un futuro ecléctico. Obtenido de: <https://mxcity.mx/2018/04/glorieta-de-insurgentes-sintesis-entre-el-pasado-prehispanico-y-nuestro-futuro-electico-2/>

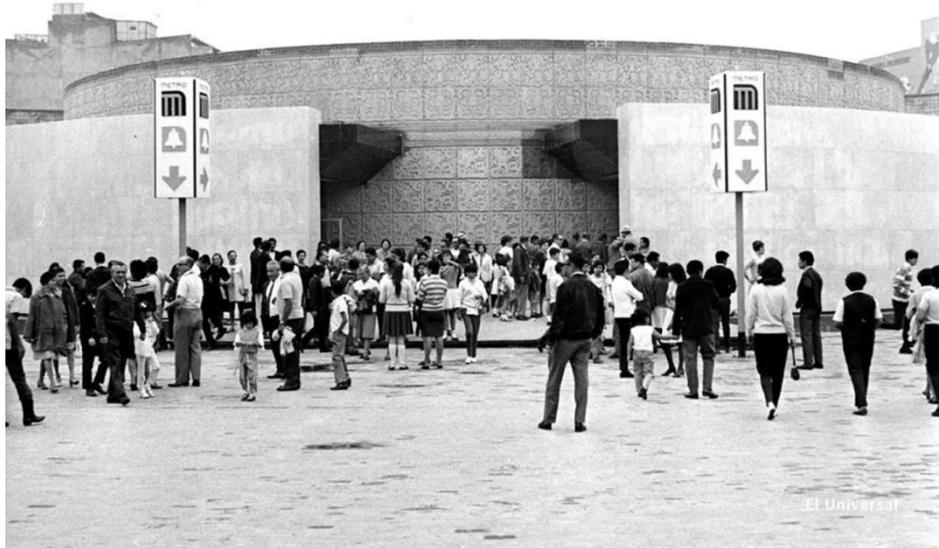


Figura 67. Salidas de la estación Insurgentes, se observa la existencia de puertas de cristal, 1969. Fuente: Colección Villasana- Torres (2016) La Glorieta del Metro Insurgentes. El Universal. Recuperada de: <https://www.eluniversal.com.mx/galeria/metropoli/cdmx/2016/07/3/ciudad-en-el-tiempo-la-glorieta-del-metro-insurgentes>



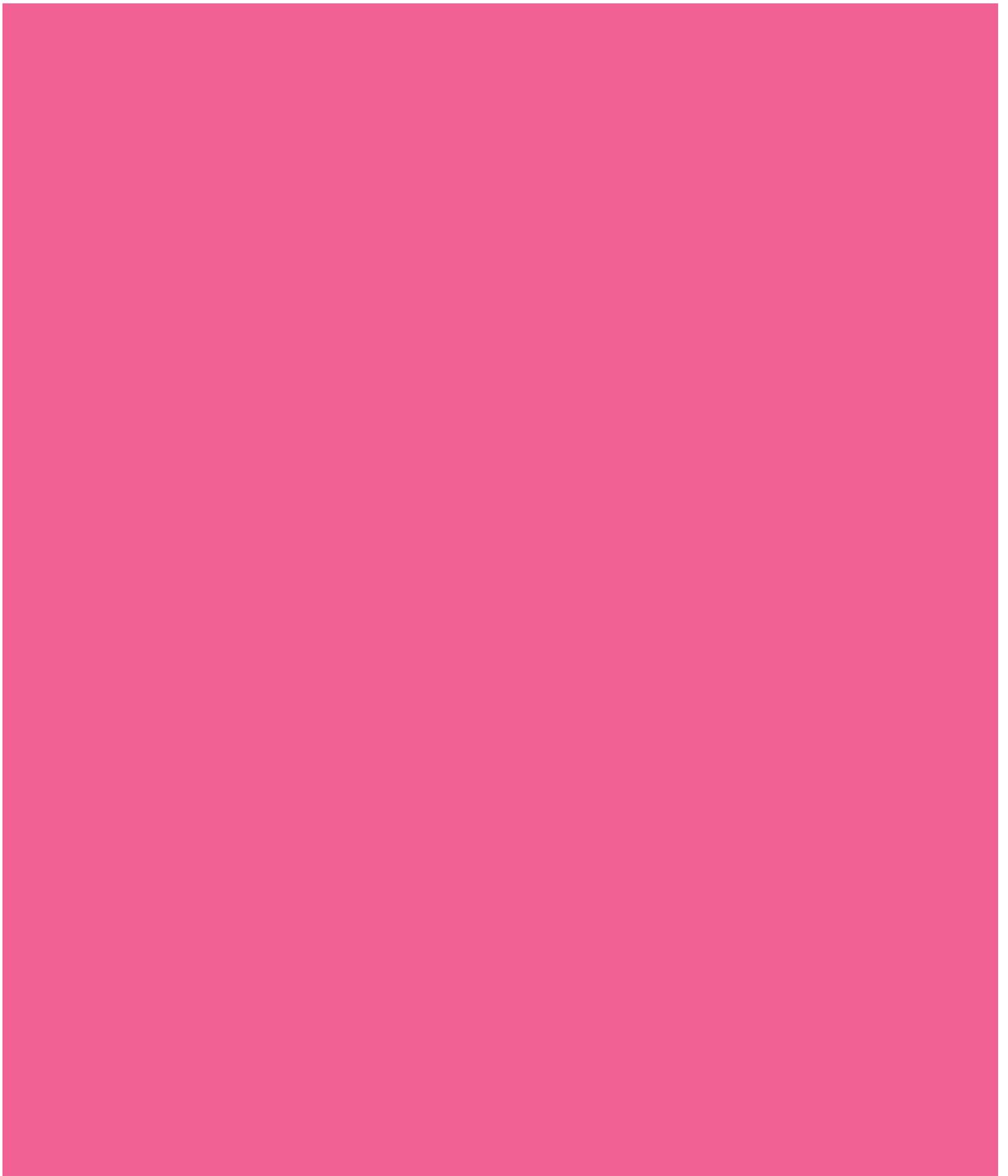
Figura 68. Columna recubierta con relieves de concreto, 1969. Fuente: Departamento del Distrito Federal, La gran ciudad, 1966-1970, (México: Departamento del Distrito Federal, 1970) 163



Figura 69 .Andén de la estación Metro Insurgentes, 1969. Fuente: Colección Villasana- Torres (2016) La Glorieta del Metro Insurgentes. El Universal. Recuperada de: <https://www.eluniversal.com.mx/galeria/metropoli/cdmx/2016/07/3/ciudad-en-el-tiempo-la-glorieta-del-metro-insurgentes>



TERCERA PARTE. La intervención
privada y gubernamental



6. Primeros años de vida, 1969-1985

La Glorieta de los Insurgentes representó la modernidad y el futuro para la Ciudad de México, su construcción, y, en general, la del Sistema de Transporte Colectivo Metro representó grandes cambios sociales y urbanos en la ciudad y en su contexto inmediato.

Una vez que llegó el Metro al cruce de la Avenida de los Insurgentes y Avenida Chapultepec, la vida de las colonias Roma y Juárez cambió drásticamente.

Durante la primera década del siglo XX, la colonia Juárez era habitada por le élite de la sociedad mexicana, prueba de ello, construcciones dedicadas a un sector muy específico, como es el hotel Geneve (figura 70), que aún existe. Al mismo tiempo, específicamente en el suroriente, se construyeron viviendas para la clase media y trabajadores, lo que la convirtió en una colonia diversa.⁴⁹

⁴⁹ Víctor Delgadillo, "Ciudad de México: La construcción de la ciudad compacta y la ciudad excluyente. Evidencias desde la colonia Juárez" Limaq, 2018, 11-35.



Figura70. Acuarela del hotel Geneve a inicios del Siglo XX, Autor desconocido. Fuente: Hotel Geneve. Recuperada de: <https://www.hotelgeneve.com.mx/en/history/>

A mediados del siglo XX, la colonia cambió sistemáticamente; en específico, el área que corresponde a lo que hoy se conoce como la Zona Rosa. Se crearon restaurantes, boutiques, joyerías, salones de belleza, galerías, bares, centros nocturnos y cabarets, que eran frecuentados por jóvenes intelectuales.⁵⁰

⁵⁰ Ivan San Martin, "Visibilidad de la comunidad gay y lesbica en el espacio público de la Ciudad de México: La Zona Rosa" Revista Digital Universitaria Volumen 11, número 9, Septiembre 2010, 1-14

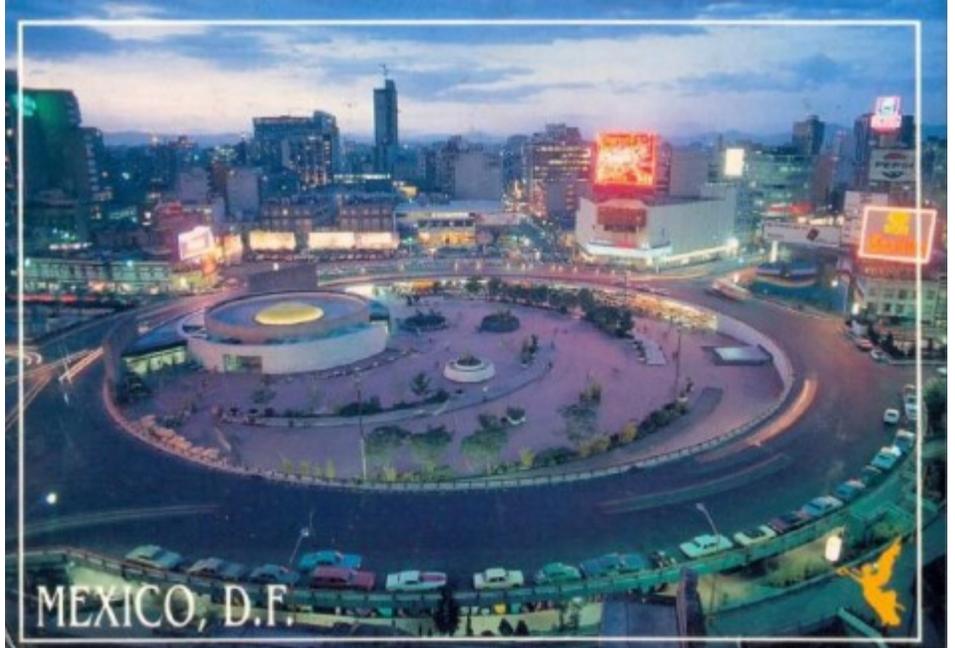


Figura 71. Postal turística de la Glorieta de los Insurgentes en sus primeros años. Ya no se puede estacionar el automóvil en la glorieta. . Fuente: Colección Villasana- Torres (2016) La Glorieta del Metro Insurgentes. El Universal. Recuperada de:

<https://www.eluniversal.com.mx/galeria/metropoli/cdmx/2016/07/3/ciudad-en-el-tiempo-la-glorieta-del-metro-insurgentes>

Por otra parte, la colonia Roma:

...se tornó una colonia multifacética, que albergaba a familias de procedencia y culturas muy diversas, que recibía a gentes de toda la ciudad y que proclamaban la llegada de las novedades arquitectónicas del momento...⁵¹

Posteriormente, se densificó y comenzó a cambiar el uso de suelo habitacional por un uso comercial y de servicios (figura 71). Fue cuando se comenzó a construir conjuntos habitacionales que la colonia se convirtió en una colonia de clase media. Por otra parte, la clase alta comenzó a emigrar hacia zonas como Lomas de Chapultepec, Polanco, Pedregal de San Ángel, la del Valle, la Hipódromo y la Nápoles.⁵²

⁵¹ Manuel Perló, "Historias de la Roma. Microhistoria de la ciudad de México", Revista de la Dirección de estudios históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia, Marzo 1988, 162.

⁵² Manuel Perló, "Historias de la Roma. Microhistoria de la ciudad de México", Revista de la Dirección de estudios históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia, Marzo 1959, 170.



Figura 72. Automóviles sobre Avenida Insurgentes donde se incorporan a la glorieta, 1973. . Fuente: Colección Villasana- Torres (2016) La Glorieta del Metro Insurgentes. El Universal. Recuperada de: <https://www.eluniversal.com.mx/galeria/metropoli/cdmx/2016/07/3/ciudad-en-el-tiempo-la-glorieta-del-metro-insurgentes>

Una vez que la Glorieta de los Insurgentes se construyó, las calles cercanas se llenaron de autobuses, taxis, peseros y mucho comercio informal, de repente, sin darse cuenta de cómo y cuándo pasó, el Metro convirtió a los habitantes de la Roma y la Juárez en “vecinos de los de Nezahualcóyotl”.⁵³

La construcción del Metro Insurgentes provocó un cambio de usos de suelo y ocasionó más congestamientos vehiculares a su alrededor (figura 72).

⁵³ Ibíd.



Figura 73. : Uso de patinetas en la Glorieta de los Insurgentes. Fuente: José Ignacio Lanzagorta, “Crear un “Sí LUGAR” Estudio Socioespacial de la Glorieta de los Insurgentes en la Ciudad de México” Obtenida en <https://www.ri.ibero.mx/bitstream/handle/ibero/420/015540s.pdf?sequence=1>

En un principio se pretendió construir un nodo urbano con edificios modernos, que albergaran oficinas y comercios de lujo para el turismo de la Zona Rosa pero la realidad no fue como se planeó porque el metro representó la puerta de la Zona Rosa y la colonia Roma a los habitantes de la periferia de la ciudad y representó la apertura de comercios dirigidos hacia esa población.

Aunque en un principio, la plaza representó la modernidad, su decadencia cambió inmediatamente esa concepción. Las condiciones que vivió la glorieta durante sus primeros años, los describe José Joaquín Blanco en “Función de media noche”

La ciudad (su miseria, sus masas, el modo de vida, de sus barrios, su violencia) convirtió la escenografía futurista de la glorieta del metro en una plaza más, de esas en día de feria: sucia, abigarrada, multicolor; a pesar de su contorno aristocrático ya es sólo una sucursal de Garibaldi. Los bares se hicieron cantinas. Los restaurantes finos que servían al aire libre aceptaron su destino de fondas: en los platos y tarros caían

polvo, colillas, basura, de los automovilistas que circulaban ruidosamente por el congestionado circuito superior (ése que, al bloquear su tránsito continuo en redondo, la define como la glorieta que no lo es)... Los túneles traseros de los comercios se vuelven refugio continuo de indigentes...las plantas de las jardineras no resisten la multitud que los pisoteo...En las escaleras y los túneles se acendra el olor a orines...Masas van vienen...limosneros, bravucones, vendedores, ambulantes, agentes secretos, conectes, mayates, putas, proxenetas. Los comercios se abaratan o clausuran: hay locales comerciales vacíos durante meses; el gobierno tiene que ocupar varios: Conasupo, Injuve, Boletrónico...se contrata a rondallas, mariachis y conjuntos modernos: un contrapunto de fiesta.⁵⁴

Bajo el punto de vista de visitantes y habitantes, la Glorieta de los Insurgentes fue la culpable de la decadencia de sí misma y por consiguiente, de la zona Rosa, como lo comenta José Ignacio Lanzagorta,

...sucede que pasó de rosa a una zona más bien roja, es decir, de comercio sexual, de table dances [...] y, por supuesto, también “de ambiente”.⁵⁵

En la década de 1980, la Zona Rosa comenzó a cambiar de giro nuevamente, aparecieron cantinas, bares, clubs y discotecas, donde comenzaron a aparecer los primeros locales dirigidos exclusivamente a la población gay. La vivienda comenzó a perder terreno.⁵⁶

En el año de 1985, ocurrió un terremoto que dejó a todos los mexicanos perplejos. Las zonas de la Roma, la Juárez y la Condesa fueron muy afectadas.

Específicamente en la colonia Juárez, 81 inmuebles fueron expropiados para reconstruir viviendas para los damnificados; sin embargo, posteriormente el gobierno se retractó. A raíz de ello, personas con menos ingresos llegaron a la colonia.⁵⁷

La Colonia Roma, fue una de las más afectadas, muchos edificios se desplomaron completamente y muchos habitantes dejaron la colonia. A partir de ahí, inversionistas comenzaron a adquirir propiedades y empezaron la reactivación económica.

⁵⁴ José Joaquín Blanco, “La plaza del metro” en *Función de media noche*, (México: Ediciones Era, 1981), 68-70.

⁵⁵ José Ignacio Lanzagorta, “La conquista de la Glorieta de Insurgentes de la Ciudad de México: lo abyecto en los procesos de gentrificación.” *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, Agosto 2020, 192–215.

⁵⁶ Ivan San Martin, “Visibilidad de la comunidad gay y lesbica en el espacio público de la Ciudad de México: La Zona Rosa” *Revista Digital Universitaria* Volumen 11, número 9, Septiembre 2010, 1-14

⁵⁷ Víctor Delgadillo, “Ciudad de México: La construcción de la ciudad compacta y la ciudad excluyente. Evidencias desde la colonia Juárez” *Limaq*, 2018, 11-35.

6.1 La ACOZORO y la glorieta de la Federación

La primera intervención de manera directa a la Glorieta de los Insurgentes está documentada en 1994, donde la Asociación de Comerciantes de la Zona Rosa (ACOZORO) impulsó una serie de reformas en las calles de Zona Rosa y en la Glorieta de los Insurgentes, porque era considerada la plaza de acceso a la Zona Rosa. En esa intervención se colocaron rejas para impedir el acceso a las zonas del perímetro de la glorieta que salvan el desnivel entre la circulación vehicular y las aceras peatonales por detrás de los locales comerciales. En esos espacios “perdidos” habitaban indigentes (figura 74).⁵⁸

Años después, José Ignacio Lanzagorta documentó un proyecto encargado en el 2002 al arquitecto Manuel Villazón por parte, de nuevo, de la ACOZORO. Afortunadamente el proyecto no se materializó, porque desde su planteamiento vulneraba al espacio público y a la ciudad. El objetivo principal del proyecto era desplazar a la comunidad LGBTTTIQ+. ⁵⁹

La propuesta era la construcción de un edificio en la Glorieta y renombrarla como “Glorieta de la Federación” y que albergara un centro de exposiciones y convenciones, para la promoción turística del país. En palabras de José Ignacio Lanzagorta:

El objetivo de la ACOZORO era recuperar el imaginario de la Zona Rosa como espacio turístico nacional e internacional. En todo caso, decía tanto, las sociabilidades LGBT+, juvenil y de comerciantes ambulantes de la Glorieta tendrían que desplazarse a otros espacios.⁶⁰

⁵⁸ José Ignacio Lanzagorta, “La conquista de la Glorieta de Insurgentes de la Ciudad de México: lo abyecto en los procesos de gentrificación.” *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, Agosto 2020, 192–215.

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ *Ibid.*



Figura 74. Enrejado del perímetro de la glorieta. Fuente: José Ignacio Lanzagorta, "Crear un "SÍ LUGAR" Estudio Socioespacial de la Glorieta de los Insurgentes en la Ciudad de México" Obtenida en <https://www.ri.ibero.mx/bitstream/handle/ibero/420/015540s.pdf?sequence=1>

7. La llegada del Metrobús a la Glorieta de los Insurgentes en 2005.

El 19 de Julio del 2005 se inauguró la primera línea del sistema Bus Rapid Transit (BTR) en la Ciudad de México, el sistema fue denominado “Corredores de transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México” o Sistema Metrobús. Con tres objetivos principales: mejorar la imagen urbana en los corredores viales, favorecer el uso eficiente de la energía y disminuir los niveles de contaminación y las emisiones de gases de efecto invernadero.

Para la implementación del sistema, se realizaron estudios orientados a la identificación, prevención, mitigación y resarcimiento de afectaciones potenciales derivadas de la implantación del Metrobús Insurgentes.⁶¹

El proyecto fue desarrollado por el Gobierno del Distrito Federal, el Banco Mundial, la Fundación Shell y el centro de Transporte sustentable. El proyecto se enmarcó en el Programa para Mejorar la Calidad del Aire en la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010, la Estrategia Local de Acción Climática y el Plan de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 2001-2006.⁶²

⁶¹ Metrobús Insurgentes-Programa de mitigación y recuperación urbana, (México, Gobierno del Distrito Federal, 2005.

⁶² Metrobús Insurgentes-Programa de mitigación y recuperación urbana, (México, Gobierno del Distrito Federal, 2005.



Figura 75. Vista de la Glorieta desde un Metrobús de línea 1.
Fuente: Fotografía tomada por el autor.

El sistema, en lo general, consiste en un circuito de carriles confinados donde circulan autobuses de gran capacidad de transporte de pasajeros, los cuales solo se detienen en estaciones dispuestas a una distancia predeterminada y las cuales cuentan con un sistema de prepago.

Este sistema previene que los autobuses queden atorados en embotellamientos, y que la entrada y salida de los usuarios sea muy rápida, por lo que permite transportar a una gran cantidad de personas a un bajo costo y en poco tiempo.

La primera línea de Metrobús en la Ciudad de México se construyó sobre la Avenida de los Insurgentes, en 19 de sus 30 kilómetros, desde Indios Verdes hasta San Ángel.⁶³

El Corredor es regulado por el Organismo Público Descentralizado Metrobús, creado por decreto el 9 de Marzo del 2005. La operación pertenece en un 25% a la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y el 75% restante a una empresa privada conformada por los antiguos concesionarios de Avenida Insurgentes, con el nombre de Corredor Insurgentes Sociedad Anónima (CISA).

⁶³ Sistema Metrobús “Metrobús, décimo aniversario” http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/libro/MB10_p2a.pdf, (consultada el 10 de diciembre del 2020).

Las acciones de mitigación se centraron en áreas verdes, monumentos y edificios patrimoniales, banquetas y camellones, zonas de carga y descarga y diseño de estaciones.

Para el buen funcionamiento del sistema Metrobús se hizo un plan integral de reordenamiento del tránsito vehicular en el corredor y su zona de influencia. El plan integró los siguientes aspectos: La exclusiva circulación de autobuses articulados en los carriles predeterminados.

La prohibición de puertas izquierdas, la reorganización de Valet-Parkings de los comercios, la sincronización adecuada de los semáforos, incluyendo los peatonales, el mejoramiento y actualización de los señalamientos y el monitoreo permanente de la operación en vialidad.⁶⁴

Como parte del Sistema Insurgentes, en la Glorieta de los Insurgentes se construyeron dos estaciones, una hacia el Norte y otra hacía el Sur.

Ambas estaciones convirtieron a la Glorieta de Los Insurgentes en un Centro de Transferencia Modal donde las personas transbordan de un tipo de transporte a otro, lo que aumento la afluencia de usuarios en la Plaza.



Figura 76. Vista de un Metrobús desde el interior de la glorieta. Fuente: Voces del periodista “Cerrarán estación Glorieta Insurgentes del Metrobús por mantenimiento. Obtenida de: <https://vocesdelperiodista.mx/destacadas/cerraran-estacion-glorieta-insurgentes-del-metrobus-mantenimiento/>

Las estaciones se construyeron por dentro de la circunferencia de la plaza, lo que dejó los carriles intactos, restó espacio y creó espacios oscuros por debajo de las estaciones al nivel de las circulaciones peatonales.

⁶⁴ Metrobús Insurgentes-Programa de mitigación y recuperación urbana, (México, Gobierno del Distrito Federal, 2005.

Los accesos a las estaciones quedaron a nivel de la plaza peatonal por medio de elevadores, escaleras eléctricas y escaleras convencionales.

Se hizo una estructura independiente con base en perfiles de acero, algunos elementos de concreto estructural y una cubierta ligera. Las estructuras metálicas insertadas en la plaza permitieron la instalación de anuncios publicitarios por fuera de las estaciones hacía el interior de la plaza.

En el funcionamiento del anillo de distribución, el Metrobús tuvo un gran impacto porque lo partió a la mitad. Un carril exclusivo y confinado para el Metrobús, se colocó al interior del anillo de distribución, y para incorporarse o salir de la glorieta fue necesario regular el cruce con semáforos para evitar accidentes entre el transporte privado y el Metrobús (figura 77).

Esa solución fue una incongruencia para los mismos cruces rotatorios, ya que fueron creados para sustituir los sistemas tipo semáforo en los cruces conflictivos y promover un tránsito continuo. El uso de semáforos en la glorieta provoca un efecto de autobloqueo, explicado anteriormente, lo que aumenta el congestionamiento vehicular de la zona.



Figura 77. Semaforización de la Glorieta de los Insurgentes Fuente:Google earth

8. Propuestas para la intervención de la Glorieta de los Insurgentes, 2012-2017

8.1. La glorieta como un nodo publicitario: un Times Square chilango

El 23 de Noviembre del 2010, con el fin de regularizar la publicidad exterior de la Ciudad de México, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México un acuerdo donde se aprobaron 15 nodos publicitarios alrededor de la Ciudad de México. Uno de ellos fue la Glorieta de los Insurgentes (figura 78).⁶⁵

Fue así que en el 2011 se comenzó con un proyecto para revitalizar la glorieta, ordenar la publicidad exterior (figura 79) y captar inversión privada para el desarrollo de la zona. La construcción comenzó en Marzo del 2011.

⁶⁵ Gaceta Oficial del Distrito Federal, Gobierno del Distrito Federal, 29 de Noviembre, del 2010

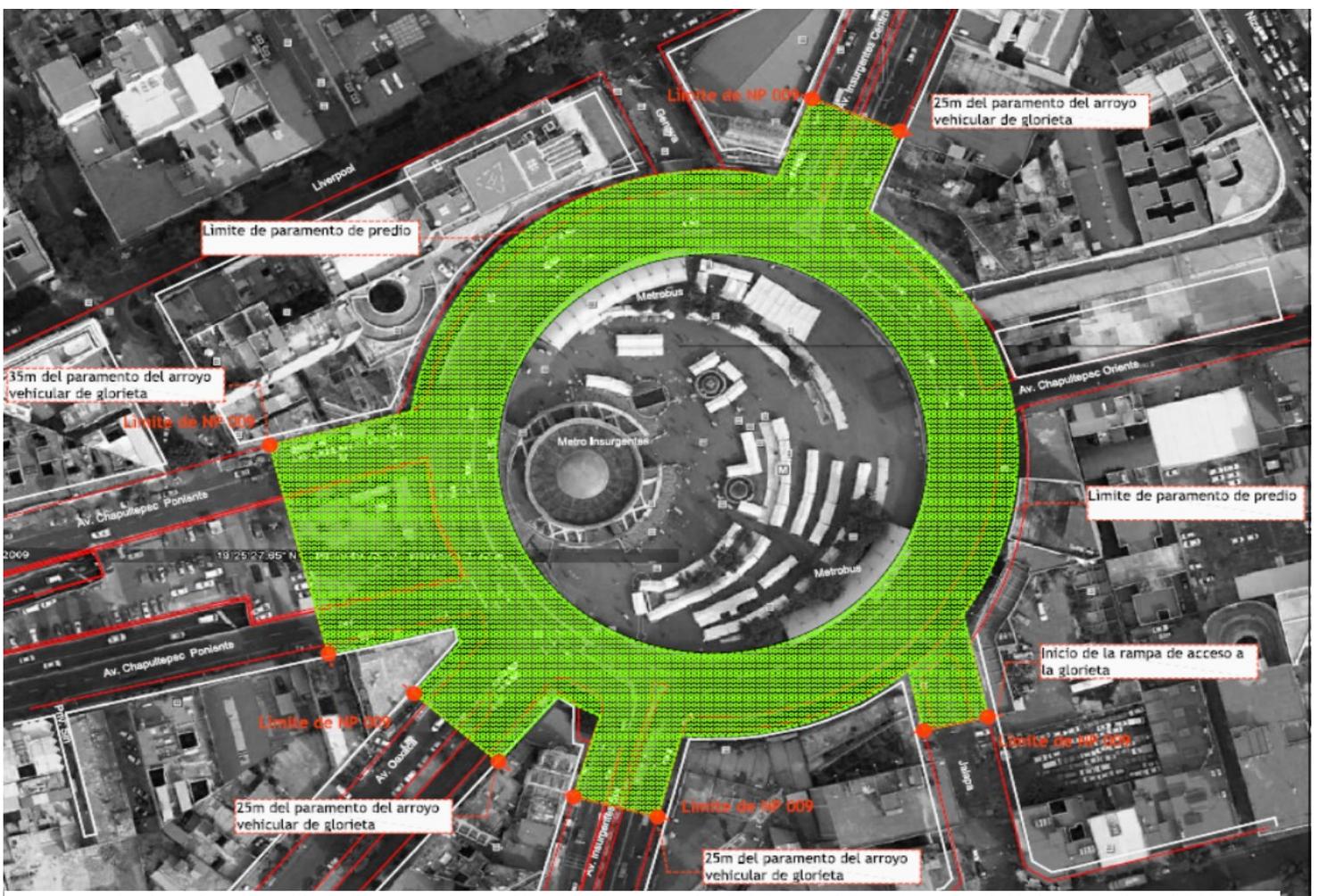


Figura 78. Plano de nodo publicitario Fuente: Gaceta Oficial del Distrito Federal, Gobierno del Distrito Federal, 29 de Noviembre, del 2010

...la inversión para el Proyecto del Nodo de Insurgentes asciende a \$60,125,989.00 de pesos, de los cuales \$33,465,528.00, es decir, el 56.6% de estos recursos, se emplearán en el mejoramiento urbano de la zona, mientras que \$26,660,461.00 de pesos, serán utilizados en la construcción de las carteleras publicitarias. Cabe recordar que el 50% de los recursos que se generen por el aprovechamiento de los espacios para anuncios publicitarios instalados en éste nodo se destinarán al mantenimiento del mismo, así como a la rehabilitación del espacio público aledaño.⁶⁶

⁶⁶ Consejo de Publicidad Exterior, “Avance del 77% en la construcción del nodo publicitario de Insurgentes” <http://www.cpe.cdmx.gob.mx/inicio/index.php/noticias/52-avance-del-77-en-la-construccion-del-nodo-publicitario-de-insurgentes> (consultada el 14 de diciembre del 2020).

Plan para la Glorieta de los Insurgentes

- Colocados
- Pendientes



Figura 79. Proyecto de ordenamiento publicitario. Fuente: Gaceta Oficial del Distrito Federal, Gobierno del Distrito Federal, 29 de Noviembre, del 2010

El proyecto se dividió en cuatro zonas:

- Zona A; centro de la Glorieta del metro Insurgentes, con una superficie de 8662m²
- Zona B; denominada "Killer Park" con una superficie de 3167m²;
- Zona C; que desemboca en la calle de Génova, con 1892m²
- Zona D; con una superficie de 975m², la cual tiene su salida a la calle de Oaxaca
- Zona E con 3305m², la cual inicia en Av. Insurgentes, pasa por la calle de Jalapa y termina en Av. Chapultepec.⁶⁷

⁶⁷ Consejo de Publicidad Exterior, "El nodo publicitario en la glorieta de insurgentes transformara la forma de anunciarse en un espacio público" <http://www.cpe.cdmx.gob.mx/inicio/index.php/noticias/49-el-nodo-publicitario-en-la-glorieta-de-insurgentes-transformara-la-forma-de-anunciarse-en-un-espacio-publico> (consultada el 14 de diciembre del 2020).



Figura 80. Torre publicitaria construída. Fuente: EL Universal, fotografía tomada por Juan Carlos Reyes. Obtenida de: <https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/impreso/el-fracaso-del-nodo-publicitariorio-132183.html>

El proyecto incluyó la Construcción de dos torres publicitarias de 11 metros de diámetro y 21 metros de altura. la regeneración de un parque público ubicado sobre Av. Chapultepec y la arborización del camellón que utiliza como estacionamiento la Secretaria de Seguridad Publica, además de la colocación de nuevos pavimentos, cruces peatonales, accesibilidad universal, mejora de la vegetación y de la iluminación empleando tecnología solar.

Otro rubro fue el reordenamiento de los comercios establecidos en la parte baja de la glorieta, se planteó darles una nueva imagen y una mejor vista con pasillos e iluminación propios.

En específico, se renovaron pavimentos, el andador que conduce a la calle de Génova, pasos a nivel y reductores de velocidad en calles cercanas, también se retiraron estructuras fijas y semifijas del comercio informal.

La intención principal era que la glorieta fuera “un punto de concentración” como pasa en muchas ciudades del mundo, lo que pasa en Times Square en Nueva York, lo que pasa en Shibuya en

Tokio, lo que pasa en Picadilly Circus en Londres”⁶⁸, como lo dijo el Arquitecto Felipe Leal, quien fue el titular de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.

Lamentablemente, el proyecto de reordenar la publicidad exterior de la Glorieta de los Insurgentes solo incluyó la construcción de las dos torres publicitarias (figura 80).

El día 25 de octubre del 2020 el gobierno encabezado por la Dra. Claudia Sheinbaum retiró los anuncios publicitarios, justificándose de la siguiente manera:

Son anuncios que dejan muchos recursos para un privado y no pagan absolutamente nada a la ciudad; además, tienen problemas de protección civil, particularmente en la glorieta de Insurgentes, que es una zona con alta sismicidad.⁶⁹

Por lo que la visión de un gran centro urbano que tuvo la SEDUVI en el 2011 desapareció completamente.

⁶⁸ Redacción, “GDF quiere que Glorieta de Insurgentes sea un “Times Square”” El Economista (México), 12 de marzo de 2012, <https://www.economista.com.mx/politica/GDF-quiere-que-Glorieta-de-Insurgentes-sea-un-Times-Square-20120312-0158.html>. (consultada el 14 de diciembre del 2020).

⁶⁹ Rocío González Alvarado, “Retiran anuncios cilíndricos de la Glorieta Insurgentes” La Jornada (México), 25 de Octubre de 2020, <https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/10/25/retiran-anuncios-cilindricos-de-la-glorieta-insurgentes-7464.html> (consultada el 14 de diciembre del 2020).



Figura 81. Proyecto base del Corredor Cultural Chapultepec. Fuente: Archdaily. “México: Parque Elevado Chapultepec, proyecto catalizador para generar comunidad en la Ciudad de México” Obtenida de: <https://www.archdaily.mx/mx/770422/mexico-parque-elevado-chapultepec-proyecto-catalizador-para-generar-comunidad-en-la-ciudad-de-mexico/>.

8.2. El anfiteatro del fallido Corredor Cultural Chapultepec

Años más tarde, en el 2015, la Glorieta de los Insurgentes volvió a aparecer en los reflectores con el proyecto del Corredor Cultural Chapultepec.

FRENTE arquitectura y RVDG arquitectura+urbanismo ganaron el premio de ‘IAA International Architecture Awards’ en la categoría de Planeación Urbana, con un proyecto de corredor sobre la Avenida Chapultepec.

Su propuesta fue conectar la colonia Juárez con la colonia Roma y la glorieta de Metro Chapultepec con la Glorieta de los Insurgentes (territorios separados desde su concepción) mediante un parque elevado de dos niveles extra. El nivel de calle se proyectó para el transporte público y privado, el



Figura 82. . Proyecto base del Corredor Cultural Chapultepec. Fuente: Archdaily. “México: Parque Elevado Chapultepec, proyecto catalizador para generar comunidad en la Ciudad de México” Obtenida de: <https://www.archdaily.mx/mx/770422/mexico-parque-elevado-chapultepec-proyecto-catalizador-para-generar-comunidad-en-la-ciudad-de-mexico/>.

segundo nivel, para comercio, y el tercero como un parque elevado. Según los proyectistas esto aumentaría los niveles de inversión en la zona y la calidad de vida de los vecinos de ambas colonias (figura 75).⁷⁰

Con base en el proyecto escrito anteriormente, la Agencia para la Promoción de Inversiones y Desarrollo para la Ciudad de México (PROCDMX) emitió una licitación por invitación directa a inversionistas, que incluía el desarrollo de la propuesta definitiva para el Corredor Cultural Chapultepec. Los resultados fueron publicados el 12 de agosto del 2015 por medio de la Gaceta Oficial del Distrito Federal.⁷¹

⁷⁰ Roberto Remes Tello de Meneses, “Espacio público y Chapultepec” en Arquine (México), 18 de Agosto de 2015, https://www.arquine.com/espacio-publico-y-chapultepec/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.mx (consultada el 14 de diciembre del 2020).

⁷¹ Acta de la junta pública de fallo licitación pública nacional presencial No LO-909005994-E31-2016, Gobierno de la Ciudad de México, 28 de Diciembre del 2016.

La elección de inversionistas fue entre tres grupos: INVEX Grupo Infraestructura, S. A. P.I de C.V, ABILIA Inmobiliaria y GyG Infraestructura, S.A de C.V.

El ganador fue INVEX Grupo Infraestructura, S. A. P.I de C.V, quien presentó la propuesta arquitectónica diseñada por: Fernando Romero EnterprisE (FR-EE), FRENTE Arquitectura, RVDG Arquitectura + Urbanismo y el Arquitecto Paisajista Mario Shjetnan.

INVEX, después de su asignación constituyó la empresa Proyectos de Infraestructura Chapultepec S.A.P.I de C.V para realizar el Corredor Cultural Chapultepec.

Según la publicación, la propuesta arquitectónica cumplió con las siguientes características:

- Generaría una calle completa con vocación cultural, pluralidad e integración social y de vanguardia.
- Presentó una infraestructura que emulaba el Antiguo Acueducto de Chapultepec
- Tenía un sistema de paneles solares, iluminación LED programable y estaciones eléctricas,
- Tenía medidas contra el efecto isla de calor y contra la contaminación acústica.
- Contempló el uso de concreto permeable, losas aligeradas y material reciclado.
- Se proyectaron dos ciclovías, una, oriente-poniente y otra poniente-oriente.⁷²

⁷² Informe del resultado del procedimiento de selección del proyecto “Corredor Cultural Chapultepec-Zona Rosa”, Gobierno de la Ciudad de México, 12 de Agosto del 2016.



Figura 83. Proyecto definitivo de Corredor Cultural Chapultepec. Fuente: Instituto Electoral del Distrito Federal. Consulta ciudadana para la construcción del Corredor Cultural Chapultepec <http://www.iedf.org.mx/www/sites/CCChapultepec/docposesion.pdf>

Figura 84. Integración de la propuesta con la Glorieta de los Insurgentes. Fuente: Instituto Electoral del Distrito Federal. Consulta ciudadana para la construcción del Corredor Cultural Chapultepec <http://www.iedf.org.mx/www/sites/CCChapultepec/docposesion.pdf>



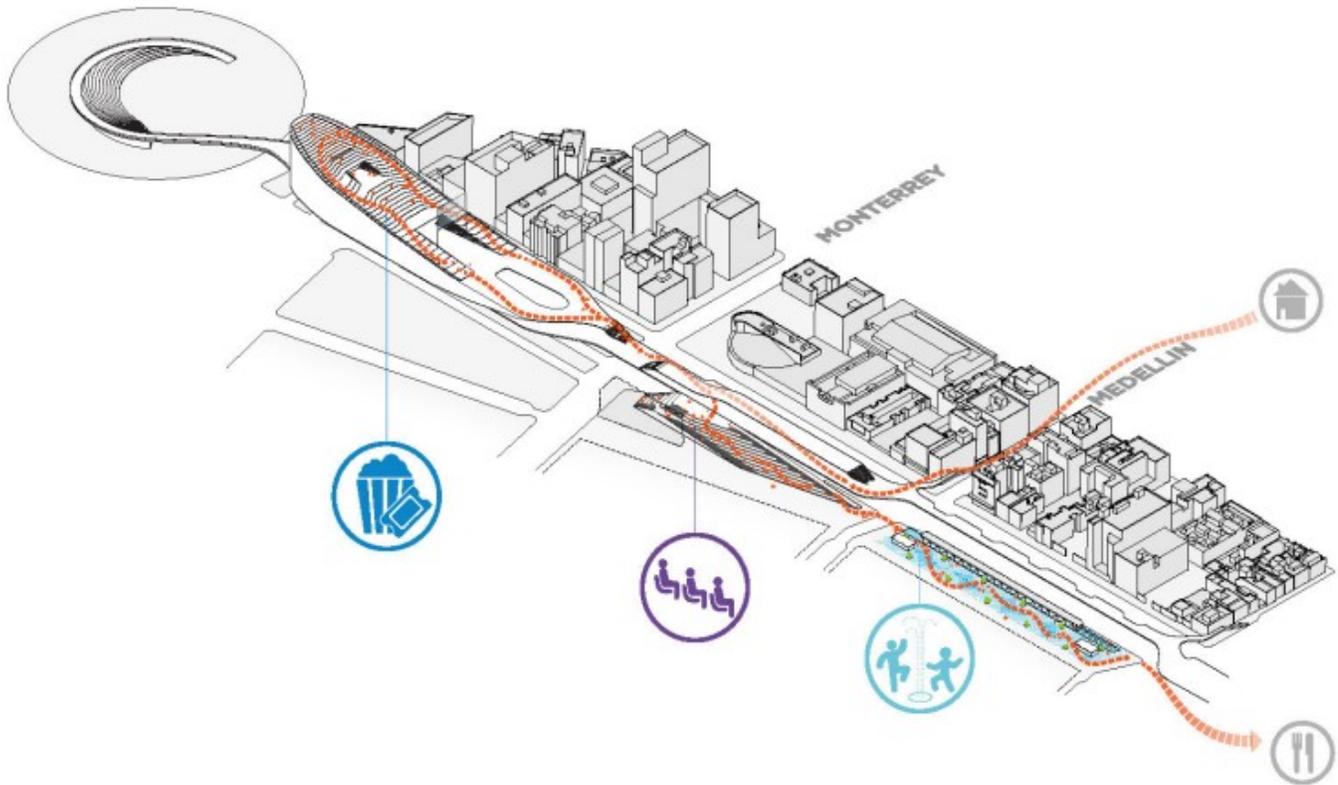


Figura 85. Integración de la propuesta con la Glorieta de los Insurgentes
.Fuente:<http://www.iedf.org.mx/www/sites/CCChapultepec/docposesion.pdf>

Si bien, el proyecto tiene lugar sobre Avenida Chapultepec, inicia, o termina en la Glorieta de los Insurgentes. La propuesta dice integrar a la Glorieta al proyecto, sin embargo, lo que se puede observar es que el proyecto termina justo antes de llegar a la Glorieta de los Insurgentes y solo se adecua un acceso de Chapultepec hacia la plaza y se agrega un elemento en forma de espiral que penetra en la glorieta, forma un graderío, que lo presentan como anfiteatro y divide a la Glorieta de Insurgentes en dos (figura 84 y 85).

Un gran problema es que la gradería encoge a la plaza y forma en ella un pasillo perimetral angosto, donde quedan las entradas a las estaciones de Metrobús y a los locales comerciales.

El proyecto propuesto hubiera generado puntos ciegos en la plaza, áreas oscuras y recorridos más largos para los peatones, además, las gradas centran la atención en la salida del metro Insurgentes, situación que puede llegar a ser incómoda para las personas que de ella salgan.

Inmediatamente después, los vecinos de las colonias Juárez y Roma comenzaron a realizar críticas sobre el proyecto, su factibilidad y viabilidad. En el gremio de arquitectos y urbanistas también se hicieron críticas objetivas y directas al proyecto; por ejemplo, el Arquitecto Mario Schjetnan, quién fue asesor del proyecto ganador y fue nombrado dentro del equipo; sin embargo, no estuvo de acuerdo con la propuesta final. Él escribió una carta dirigida a quien era el presidente del Colegio de Arquitectos de México, José Luis Cortés:

Muy estimado José Luis,

La presente tiene por objeto informarte y aclarar mi participación en el Proyecto del Corredor Chapultepec.

1. Mi participación (a invitación del Arq. Fernando Romero) ha sido de asesor en cuestiones de vegetación y paisaje a un proyecto conceptual elaborado por su despacho. Mi participación a la fecha ha sido de asesor en general. No se me ha pagado ni he propuesto un alcance de trabajo ni honorarios.

2. Después de varias semanas (3) de analizar en todas sus dimensiones y dar mis opiniones al proyecto en términos no únicamente de vegetación, he comunicado mi punto de vista final sobre este proyecto:

A. Es necesario intervenir la Ave. Chapultepec en sus aspectos urbanos y de paisaje, por su deterioro y obsolescencia.

B. Que el proyecto que se presenta es bueno en cuanto a ganar un espacio de 20.00 m. desde la Zona Rosa, así como en ganar las cuchillas o triángulos tales como Liverpool y Chapultepec donde se gana aún más. Y que la ampliación de la banqueta hacia la Colonia Roma se amplía de 3.00 a 6.00 m., es correcta.

C. Inclusive que la intervención de un edificio comercial en el espacio adjunto a la Glorieta de Insurgentes es positiva. (Entre la Glorieta y Versalles). Ya que es la zona más deteriorada y actualmente inaccesible. Que dicho edificio tuviera acceso directo al Metro Insurgentes. Que se recuperaran los Locales de la Glorieta Insurgentes tal como se tuvieron en su inicio, según proyecto de Salvador Ortega. Que desde dicho edificio se puede plantear un paso elevado sobre el cruce de Versalles y Chapultepec hasta conectarte a la cuchilla de Liverpool y Chapultepec, desde donde se descendería a la plaza. Justo en donde inicia el resto histórico del Acueducto, creando una gran plaza.

D. Que a partir de este punto todo el desarrollo sea a nivel de p.b. Mediante una gran rambla, arbolada, con comercios, quioscos y restaurantes, con ciclista, bancas, esculturas y detalles alusivos al agua. Que en dicha zona de 20.00 m se puede incluir en subterráneo cisternas captadoras de agua para reciclar o inyectar en el subsuelo.

F. Que el elemento elevado es redundante, intrusivo, costoso y de alto mantenimiento. Que a nivel urbano no es solución.

G. Que si están de acuerdo con mis recomendaciones, podemos replantear el proyecto. Que si se van por el camino adoptado me consideren fuera como asesor o consultor.

Esta comunicación final (ya que ha habido otras en cuanto a recomendaciones) la envié hoy temprano. Deseo informarte esto por dos razones; en tu calidad de Presidente del Colegio y segundo y más importante aún en tu calidad de amigo.

Recibe un saludo muy afectuoso como siempre,
Mario.⁷³

En la carta se describió a la zona que está por detrás de la glorieta, al poniente sobre Chapultepec la más deteriorada, es una zona abandonada y el patio trasero de la glorieta. La estación Insurgentes está ubicada al poniente de la glorieta, lo que provoca que la plaza esté orientada al oriente. Por detrás de la estación no existe ningún acceso directo hacia Avenida Chapultepec y quedó un espacio muerto que sirve como estacionamiento en el medio de Avenida Chapultepec

Por otra parte, algunos otros arquitectos comenzaron a realizar propuestas conceptuales que, según ellos, pueden aportar más al espacio público, a la calidad de vida de las personas y a la "permeabilidad entre las colonias Juárez y Roma (figura 86-90).⁷⁴

Es importante mencionar que para que un proyecto sea eficiente, debe integrar el punto más importante de relación entre ambos territorios, la Glorieta de los Insurgentes.

Tras el descontento de la sociedad en general, el gobierno, se vio obligado a realizar una consulta ciudadana entre los habitantes de las colonias Juárez y Roma para legitimar la construcción del Corredor, sin embargo, se decidió que el proyecto no debía realizarse.

⁷³ Marcos Betanzos, "La visual de...Shopultepec sin paisaje" Podio, http://www.podiomx.com/2015/09/shopultepec-sin-paisaje.html?utm_medium=website&utm_source=archdaily.mx, (consultada el 27 de diciembre del 2020).

⁷⁴ Ibid.



Figura 86. Propuesta Alberto Kalach. Fuente: Arquine "Otro Chapultepec". Recuperado de: https://www.arquine.com/otro-chapultepec/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.mx

Figura 87 Lanza | Alessandro Arienzo + Isabel Martínez Abascal. Fuente: Arquine "Otro Chapultepec". Recuperado de: https://www.arquine.com/otro-chapultepec/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.mx



BANQUETA
 C I C L O P I S T A
 2 CARRILES LENTOS
 C A M E L L Ó N
 2 CARRILES RÁPIDOS
 M E T R O B U S
 2 CARRILES RÁPIDOS
 C A M E L L Ó N
 2 CARRILES LENTOS
 C I C L O P I S T A
BANQUETA

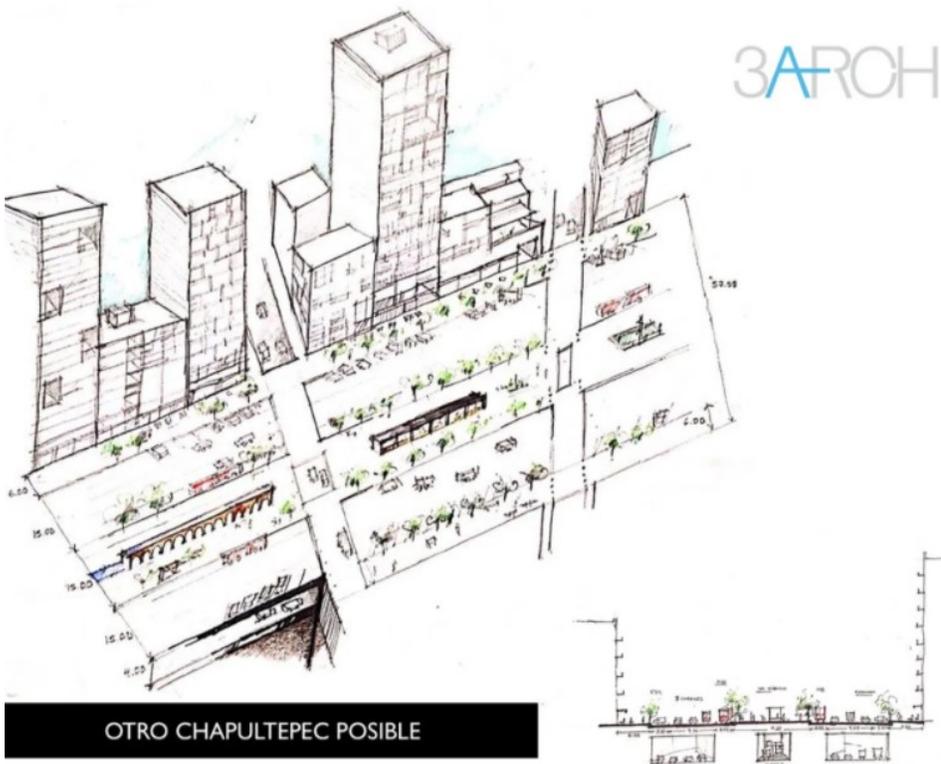


Figura 88. Propuesta 3ARCH. Fuente: Fuente: Arquine "Otro Chapultepec". Recuperado de: https://www.arquine.com/otro-chapultepec/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.mx

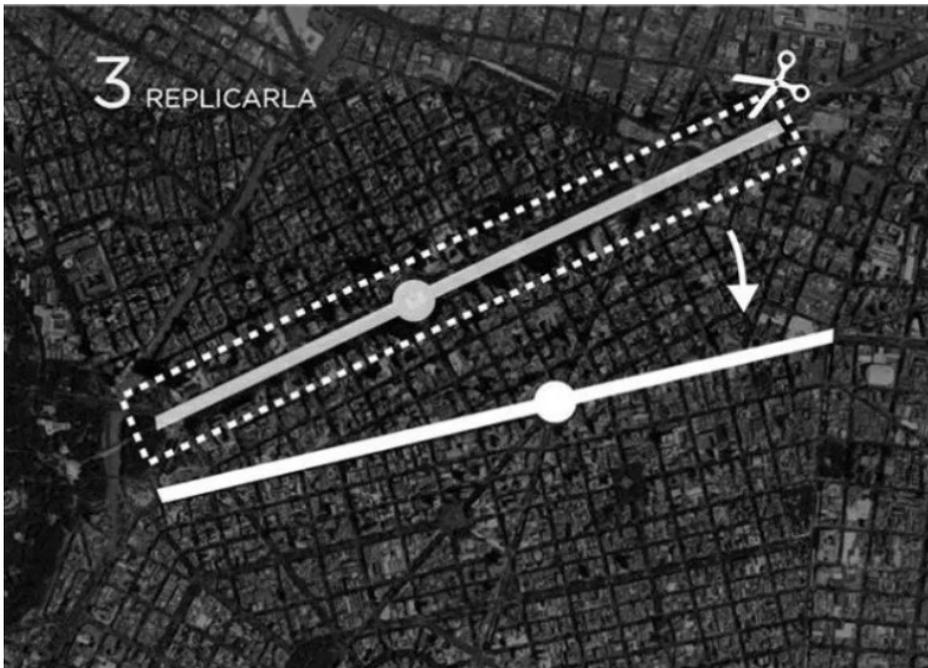


Figura 89. Propuesta David Ortega y Alberto Odériz. Fuente: Arquine "Otro Chapultepec". Recuperado de: https://www.arquine.com/otro-chapultepec/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.mx



Figura 90. Propuesta Israel López Balán. Fuente: Arquine “Otro Chapultepec”. Recuperado de: https://www.arquine.com/otro-chapultepec/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.mx

8.3. La idea de mejoramiento urbano del corredor Insurgentes-Glorieta de los Insurgentes

En el año 2016, el gobierno de la Ciudad de México se dio cuenta de la necesidad de hacer una remodelación integral a los 17,000 m² de la Glorieta de los Insurgentes para revitalizarla y aumentar su esperanza de vida.

El día 28 de Diciembre del año 2016, se publicó el resultado de la licitación para el Proyecto denominado “Mejoramiento urbano del corredor Insurgentes-Glorieta de Insurgentes”. El ganador de la licitación con número LO-909005994-E31-2016 fue IRKON HOLDINGS, S.A DE C.V. El contrato se firmó el día 30 de Diciembre del 2016.⁷⁵

La inversión total fue de 127 millones de pesos, que abarcó los siguientes trabajos:

- Sustitución de 300 metros lineales de red de drenaje
- Instalación de tres bombas para desalojo de aguas negras
- Mantenimiento a cuatro cárcamos y automatización de bombeo.
- Construcción de un acceso más en la plaza pública, con lo que sumaron 10 entradas, cuatro de ellas con rampas para personas con discapacidad motriz, ubicadas en las calles

⁷⁵ Acta de la junta pública de fallo licitación pública nacional presencial No LO-909005994-E31-2016, Gobierno de la Ciudad de México, 28 de Diciembre del 2016.

Jalapa, Génova, Oaxaca y el acceso a la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México.

- Instalación de un plano de navegación para personas con discapacidad visual, el cual conecta las estaciones de Metrobús y del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, con los accesos peatonales.
- Se realizó un mapa de todas las líneas del metro en el pavimento con el color que le corresponde a cada una de las líneas. (figura 85)
- Mejoramiento de las vialidades aledañas.
- Creación de tres pasos peatonales seguros: en las intersecciones de Avenida Chapultepec y Orizaba, Avenida Insurgentes y Puebla, Avenida Chapultepec y Monterrey-Florencia.
- Ampliación de las estaciones de la Línea 1 del Metrobús. El vestíbulo de cada una de ellas creció 100 metros cuadrados, y el módulo de la estación 32 metros cuadrados. Con la ampliación se permitió que dos camiones articulados se estacionen en la estación.
- Sustitución de todos los acabados como pisos, muros, señalética, recaudo, techumbre, pantallas y cristales templados en las estaciones de Metrobús.
- Renovación de 360 metros lineales de cableado en los locales comerciales e instalación de 729 metros lineales para la iluminación artística.
- Remodelación y reconfiguración de las áreas comerciales ubicadas al interior de la Glorieta de los Insurgentes, se dejaron 36 locales comerciales (figura 86).
- Reparación de 8 mil 500 metros cuadrados de banquetas y guarniciones; adecuaciones geométricas y señalización vial.
- Instalación de 42 luminarias.
- Construcción de 14 cubiertas hexagonales para el resguardo del sol (con iluminación, contactos eléctricos y conexión USB)
- Mantenimiento e instalación de 1,500 metros cuadrados de áreas verdes (figura 87).
- Instalación de fuentes bailarinas (figura 88).⁷⁶

La obra se inauguró el día miércoles 22 de noviembre del 2017.

⁷⁶ Acta de la junta pública de fallo licitación pública nacional presencial No LO-909005994-E31-2016, Gobierno de la Ciudad de México, 28 de Diciembre del 2016.

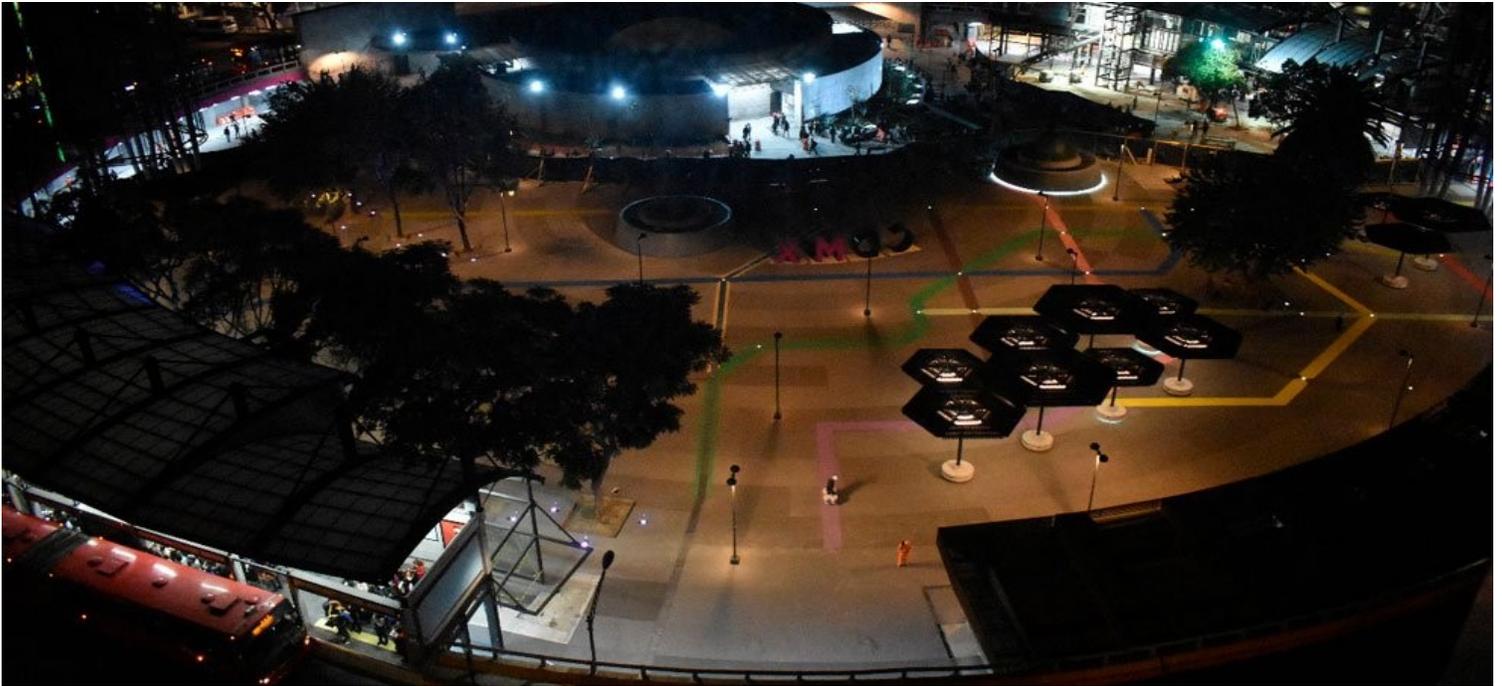


Figura 91. Remodelación de la Glorieta de los Insurgentes. Fuente:AGU CDMX. Chilango “Así se ve la renovada Glorieta de Insurgentes”. Obtenida de: <https://www.chilango.com/ciudad/remodelacion-de-la-glorieta-de-insurgentes/>

Figura 92. Remodelación de la Glorieta de los Insurgentes. Fuente:AGU CDMX. Chilango “Así se ve la renovada Glorieta de Insurgentes”. Obtenida de: <https://www.chilango.com/ciudad/remodelacion-de-la-glorieta-de-insurgentes/>



Figura 93. Remodelación de la Glorieta de los Insurgentes. Fuente:AGU CDMX. Chilango “Así se ve la renovada Glorieta de Insurgentes”. Obtenida de: <https://www.chilango.com/ciudad/remodelacion-de-la-glorieta-de-insurgentes/>

Figura 94. Remodelación de la Glorieta de los Insurgentes. Fuente:AGU CDMX. Chilango “Así se ve la renovada Glorieta de Insurgentes”. Obtenida de: <https://www.chilango.com/ciudad/remodelacion-de-la-glorieta-de-insurgentes/>

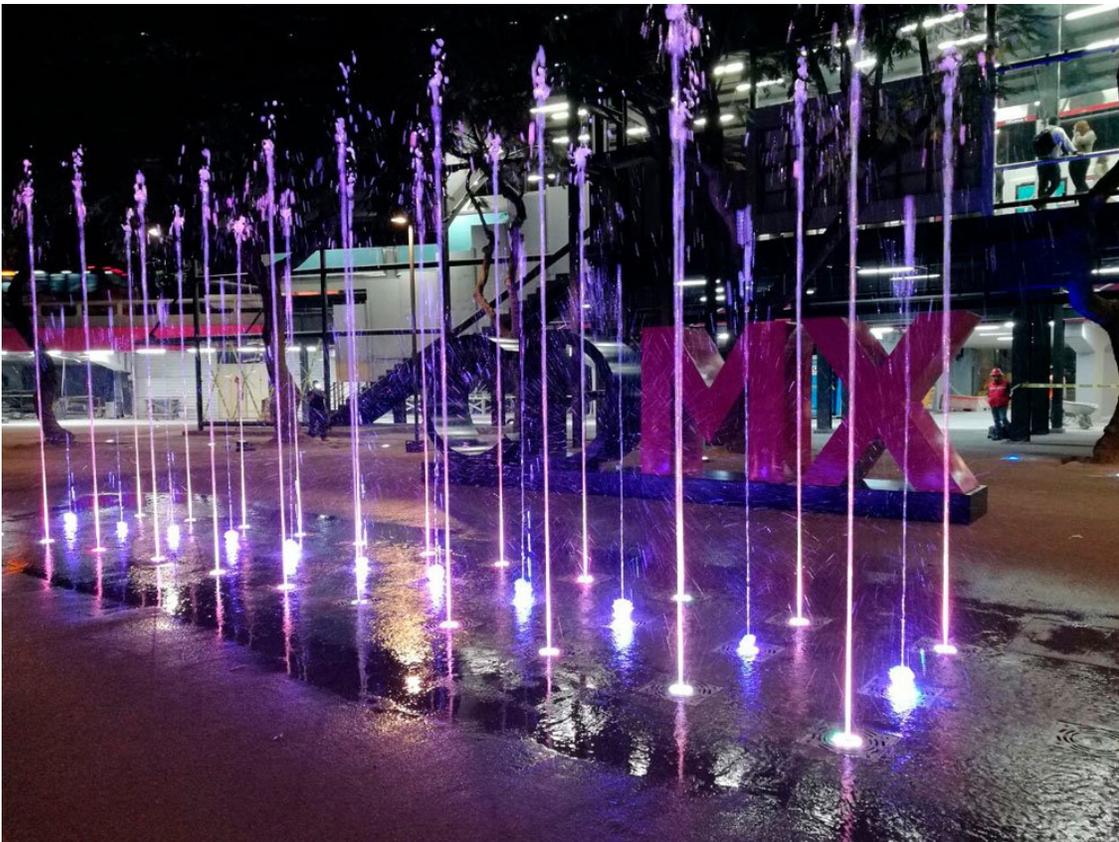




Figura 95. Render Corredor turístico tecnológico Zona Rosa Fuente: Verónica Garrido. "Presentan Proyecto Corredor Turístico Tecnológico en Zona Rosa" Capital CDMX. Recuperado de:<https://www.capital-cdmx.org/presentan-proyecto-corredor-turistico-tecnologico-en-zona-rosa/>

8.4. Un Corredor "turístico – tecnológico"

Como muestra de la trascendencia de la glorieta de los Insurgentes y de su contexto inmediato, las propuestas en torno a ellos, no han cesado; y, como muestra de ello, el 28 de octubre de 2021, la Alcaldesa de la Alcaldía Cuauhtémoc presentó un proyecto "Corredor turístico – tecnológico Zona Rosa" que pretendía reactivar económicamente la colonia Juárez. Dicho proyecto se ubicó sobre la calle de Amberes y constaba de un espacio techado con pantallas LED y una tirolesa, lo cual causó controversias rápidamente.

El gobierno de la Alcaldía presupuestó un costo de 300 millones de pesos, de los cuales 150, serían de parte de la iniciativa privada y 150 por parte del Gobierno de la Ciudad de México.

Una vez presentado, diversos actores fijaron una postura, por ejemplo, la Jefa de gobierno de la Ciudad de México expresó:

Se quiere traer Las Vegas a la ciudad y yo creo que la ciudad es más rica. No voy a entrar en debate pero aparte de todos los permisos que tendrían que pedir que no son para la Zona Rosa, la Zona Rosa no es Las Vegas, la Ciudad de México es capital cultural de América.⁷⁷

Y, por su parte, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda aseguró:

En la Zona Rosa en donde se ha mencionado la pretensión de crear un corredor turístico tecnológico donde se coloquen pantallas y estructuras, esto lo hemos evaluado y, en realidad, carece de sustento técnico y urbanístico. Requiere autorizaciones por parte de esta secretaría y también del Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura porque muchos de los inmuebles en la Zona Rosa se encuentran en un área de conservación patrimonial, además toda intervención en el espacio público requiere autorizaciones por parte de esta secretaría, igualmente en caso de instalar publicidad exterior⁷⁸

Si bien, el proyecto no es relevante, debido a la seriedad de la propuesta, su construcción puede significar la privatización total de la Zona Rosa y de la Glorieta de los Insurgentes; además, de intentar desplazar a grupos de comerciantes que ocupan parte de la Glorieta de los Insurgentes y pone en peligro la identidad del espacio que ha sido apropiado por diferentes grupos sociales a lo largo de su historia, para llegar a ser otra plaza comercial.

⁷⁷ Redacción, "La Zona Rosa no es Las Vegas", dice Sheinbaum sobre corredor turístico-tecnológico" Animal Político, <https://www.animalpolitico.com/2021/10/zona-rosa-no-es-las-vegas-shienbaum/> (consultada el 27 de noviembre del 2021).

⁷⁸ Jonás López "Corredor turístico-tecnológico Zona Rosa sin sustento: Seduvi" Excelsior, <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/corredor-turistico-tecnologico-zona-rosa-sin-sustento-seduvi/1484327> (consultada el 27 de noviembre del 2021)

9. La glorieta de los movimientos sociales

En los últimos años, la Glorieta de los Insurgentes ha sido un punto social y cultural muy importante para los habitantes de la zona metropolitana. Prueba de ello son las importantes manifestaciones públicas que han tenido lugar ahí.

Un ejemplo muy claro son las recientes marchas feministas que han ocasionado que el gobierno y la sociedad mexicana vean un problema muy importante que debe ser atendido inmediatamente, como lo es el trato equitativo para mujeres y hombres en todos los aspectos de la vida diaria. El 16 de Agosto del 2019, el contingente feminista, en una marcha en conmemoración del asesinato de María de Jesús Jaimes Zamudio, tenía trazada una ruta sobre el Paseo de la Reforma, sin embargo, se desviaron y terminó en la Glorieta de los Insurgentes, donde hubo agresiones y la protesta salió de control.⁷⁹ Al siguiente día, todo el país estaba hablando de ello. Un día después, la Glorieta estaba como nueva, se habían pintado muros y borrado grafitis y rayones.

Marchas feministas se han dado en la Glorieta en diferentes ocasiones, como el 16 de Agosto del 2019 y el 6 de Diciembre del 2020 (figura 89 y 90). Como elemento conmemorativo se ha pintado el perímetro de la plaza con frases célebres que reviven el pensamiento feminista.^{80 81}

La Glorieta de Los Insurgentes ha sido escenario de de otras manifestaciones como el día 5 de Marzo del 2020, donde ciclistas reclamaron sus derechos, o el 21 de Septiembre del mismo año donde campesinos, miembros del Plan de Ayala, reclamaron la apertura de investigaciones de personas desaparecidas en su comunidad.⁸²

Cada mes de Junio desde 1979 se celebra en la Ciudad de México la Marcha del Orgullo, donde colectivos de la Comunidad LGBTTTIQ+ y sus aliados, en una celebración monumental, exigen el respeto a sus derechos y exigen un cambio en el pensamiento y cultura de nuestro país. En este caso, La Glorieta

⁷⁹ Redacción, "Marcha Feminista cambia de dirección; llega a Glorieta de los Insurgentes" Excelsior (México), 16 de Agosto de 2020, <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/marcha-feminista-cambia-de-direccion-llega-a-glorieta-de-los-insurgentes/1400193> (consultada el 14 de diciembre del 2020).

⁸⁰ Shelmia Navarrete, "Mujeres protestan contra la violencia de género; grupo causa destrozos " Expansión (México), 16 de Agosto de 2019, <https://politica.expansion.mx/cdmx/2019/08/16/marcha-feminista-cdmx-contra-agresion-sexual> (consultada el 8 de enero del 2020).

⁸¹ Redacción, "Feministas protestarán hoy en Glorieta de los Insurgentes" El Universal (México), 06 de Diciembre de 2019, <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/feministas-protestaran-hoy-en-glorieta-de-los-insurgentes> (consultada el 8 de enero del 2020).

⁸² Redacción, "Manifestantes bloquean la Glorieta Insurgentes con dirección al norte" ADN40 (México), 21 de Septiembre de 2020, <https://www.adn40.mx/ciudad/nota/notas/2020-09-21-18-21/manifestantes-bloquean-la-glorieta-insurgentes-con-direccion-al-norte> (consultada el 8 de enero del 2020).

de los Insurgentes es el punto donde todo inicia, donde se reúnen los colectivos y emprenden la marcha, desde el corazón de la Zona Rosa, la Glorieta de los Insurgentes, pasando por el Ángel de la Independencia, hasta el zócalo capitalino.

No obstante, la glorieta de los Insurgentes, si bien, es importante por sí misma, forma parte de una trama urbana compleja en sus dinámicas sociales y urbanas, por ello, y por su cercanía, se encuentra estrechamente relacionada con otra glorieta igual de importante para el imaginario colectivo, la glorieta del Ángel de la Independencia, que ha sido testigo de diversos fenómenos, que van desde manifestaciones hasta celebraciones de campeonatos de fútbol, donde, el principal acceso desde otras partes de la ciudad, es la Glorieta de los Insurgentes. Así, se puede observar que ambas se utilizan como un centro de protesta y de celebración por sí solas y relacionadas entre sí.

Es importante que entendamos a la Glorieta de los Insurgentes como un punto importante para la promoción de la cultura y es por ello que existe dentro de sus locales el Centro Cultural Xavier Villaurrutia, donde se imparten talleres de creación artística y hay un club de lectura. A la par existen muestras musicales organizadas por la administración del Sistema de Transporte Colectivo Metro, donde se presentan bandas musicales de géneros variados en diversos horarios, días de la semana y lugares dentro de la glorieta. Por parte del gobierno en turno, el día 4 de Septiembre del 2019 se inauguró uno de los Puntos de Innovación, Libertad, Artes, Educación y Saberes (PILARES) donde se impartirán talleres de robótica, lengua de señas y habrá una ciber-escuela para que las personas puedan concluir la primaria, secundaria o bachillerato.⁸³ El PILARES se construyó a un lado del acceso de Insurgentes desde la Colonia Roma, en un espacio que no tenía un uso y servía de área de descanso para los peatones.

⁸³ Salvador Corona, "Inauguran Pilares en la Glorieta de Insurgentes" El Universal (México), 4 de Septiembre de 2019, <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/inauguran-pilares-en-la-glorieta-de-insurgentes> (consultada el 12 de enero del 2020).



Figura 96 y 97. Manifestación 16 de Agosto del 2019. Fotografía de Eric Borbon



10. Conclusiones

A lo largo del capitulado, se documentó la evolución urbana de la Glorieta de Los Insurgentes a lo largo de su historia, incluso antes de que existiera.

Como se pudo observar, en la primera parte del trabajo, existieron una serie de modelos que, en su momento histórico representaron una alternativa urbana que mejoraron la movilidad de diversas ciudades. Las primeras glorietas del urbanismo neoclásico fueron un elemento simbólico y estético para la ciudad, que provocó una estratificación de clases en el espacio público. Posteriormente, el desarrollo técnico y tecnológico provocó la industrialización del automóvil y por consiguiente su masificación en las ciudades, esto provocó que las personas de mayores recursos económicos saturaran las vialidades, por lo que en la búsqueda de una solución, nació la Glorieta contemporánea, inventada por Eugene Henard, que significó un avance para resolver los cruces de caminos conflictivos. Justo en ese momento la batalla fue ganada por los automóviles, y las ciudades comenzaron a diseñarse para que la población con un vehículo mejorara su calidad de vida, no pasó lo mismo con los peatones.

Posteriormente, en la segunda parte, se observó el contexto local del cruce de Avenida de los Insurgentes, Avenida Chapultepec, Avenida Oaxaca, Calle Veracruz, y Calle Génova, donde la primera en crearse fue Avenida Chapultepec, de creación colonial, al contrario de lo que muchos creen, incluso autoridades públicas, que colocan al primer Acueducto de Chapultepec, de la época prehispánica, sobre la Avenida Chapultepec actual, pero en realidad, el primer acueducto en esa calzada se construyó hasta la época colonial.

También localizamos el origen del cruce con Avenida de Los Insurgentes en 1794 como un proyecto que continuó la Calzada de San Cosme.

Vimos que la llegada de las primeras glorietas en la Ciudad de México, como las del Paseo de Bucareli y las del Paseo de la Reforma llegaron con la influencia del urbanismo neoclásico europeo, lo que las hace muy diferentes funcionalmente a las que llegaron en el siglo XX.

La ciudad es un sistema que cambia y es difícil su gestión, pero está en manos de las autoridades controlarla o no. Dentro de la ciudad se dan cambios en la dinámica poblacional, incluyendo, movimientos migratorios y el crecimiento de mancha urbana y como resultado de estos cambios, a

principios del siglo XX nacieron diferentes colonias, entre ellas La Juárez, La condesa y la Roma, cada una con diferentes procesos y características muy diferentes; sin embargo, tenían algo en común, un punto concreto, un cruce de caminos; donde, desde un principio, se unieron grandes avenidas, que representaron fronteras físicas y sociales entre los territorios.

Con el paso de los años los territorios fueron evolucionando y actualmente, la parte norte de la colonia Condesa original, se fusionó con la colonia Roma.

La ciudad de México, durante la primera mitad del siglo XX se enfrentó a una expansión urbana que provocó que arquitectos plantearan diferentes posibilidades a un futuro incierto, como Carlos Villagrán y Mario Pani, que retomaron la idea de la construcción de una glorieta como un elemento de distribución vial, la glorieta contemporánea creada en París.

Cuando Mario Pani intentó desarrollar a otro nivel su propuesta no le fue posible, mientras tanto Alfonso Pallares desarrolló una propuesta para la solución vial del centro histórico, donde propuso, en el cruce de Avenida Chapultepec y De Los Insurgentes, una glorieta con diferentes vías de circulación.

Todas las propuestas anteriores quedaron en el papel y ahora solo podemos imaginar lo que pudieron ser, y así fue hasta 1969, cuando la ciudad vivía momentos de crecimiento, aunque muy complicados socialmente, a iniciativa de la empresa ICA y el gobierno de la Ciudad de México, se inauguró el Metro y se le designó el diseño de la estación Insurgentes al Arquitecto Salvador Ortega Flores, quien fue socio de Mario Pani.

Salvador Ortega tomo la idea de la Glorieta como la solución al cruce, del proyecto que realizó Mario Pani, y quizás, retomó las ideas de Alfonso Pallares, sin embargo, al indagar más, encontró una solución que se podía adaptar a los requerimientos del cruce de Chapultepec y De Los Insurgentes, el proyecto para el cruce de los Grandes Boulevares en París, del urbanista francés Eugene Henard.

Como lo podemos notar, el proyecto contempló un programa de servicios y comercial con una arquitectura moderna, muy alejada a su contexto, que en su mayoría había sido construida durante los primeros años del siglo XX.

El proyecto entrelazó en un pequeño punto, territorios muy diferentes, fue (y aún lo es) una unión débil, parecía una esclusa de seguridad para pasar de una colonia a otra, porque ese intercambio no se podía dar en el resto de la frontera, debido a las grandes avenidas que no son amigables con el peatón

A partir de ahí se han desarrollado muchas dinámicas sociales dentro de la glorieta y las autoridades de la Ciudad de México la tuvieron olvidada durante mucho tiempo.

Fue hasta el 2012 cuando tuvo un mantenimiento menor bajo las expectativas de convertirla en una copia de grandes centros urbanos de ciudades de primer nivel, solo por los deseos de privatizar el espacio público. El Corredor Cultural Chapultepec persiguió el mismo objetivo. Aunque los promoventes

del proyecto aseguraron que se pretendía mejorar la comunicación de dos colonias, el único punto de conexión que existía entre ellas (la Glorieta de Los Insurgentes) fue dividido.

Fue hasta 2017 cuando se realizó una remodelación integral a la Glorieta de Los Insurgentes.

Desde su creación, la Glorieta de Los Insurgentes ha pertenecido a la Zona Rosa como su plaza de acceso, sin embargo, es el único punto de relación con la actual colonia Roma, por lo que es muy importante mejorar los accesos de la colonia Roma hacia la Glorieta, porque es muy difícil unir las dos colonias mediante su frontera, la Avenida Chapultepec, gracias a que representa una barrera física, porque es una gran avenida con un tránsito intenso y anteriormente también existía un acueducto.

La sociedad se ha apropiado de la glorieta, específicamente grupos vulnerables socialmente, como algunas tribus urbanas, la comunidad LGBTTTIQ+, contingentes feministas y personas sin hogar. Lamentablemente, a lo largo de su historia, la administración, mediante mejoras, barreras o ciertas políticas han tratado de apartar a estos grupos de la glorieta, han querido secuestrar el espacio y estratificarlo.

Quizás es lo que hace atractiva a la Glorieta de los Insurgentes, su diversidad, poder conocer al otro y reconocerlo en igualdad de condiciones, en un espacio neutral, escondido y apartado de la ciudad, en un nido donde cada persona puede ejercitar su libertad de expresión.

Claramente, su diseño monumental, futurista y que da a notar la presencia del estado en la vida diaria, no tenía como objetivo ser un espacio de visibilidad, sin embargo, su historia y la sociedad han hecho que así sea, porque la ciudad, al final, se adapta a los nuevos tiempos y a los cambios sociales de su contexto.

La Glorieta de los Insurgentes se construyó como un acceso al mundo subterráneo del Metro y como un elemento de distribución de la población, pero se convirtió en un espacio diverso, cultural y recreativo, en un lugar.

11. Referencias

1. Soca, Ricardo, *Nuevas fascinantes historias de las palabras, 1 ra ed. Tomo 2*, https://books.google.com.mx/books?id=pttEFCK8ixEC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
2. Alfredo Plazola, Alfredo Plazola y Guillermo Plazola, *Enciclopedia de Arquitectura*, Volumen 5.
3. Piña Álvarez, Ignacio. "Los espacios verdes en la ciudad de Oviedo". Tesis de fin de máster, Universidad de Oviedo, 2017), http://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/10651/43499/3/TFM_IgnacioPinaAlvarez.pdf
4. Fernández, Federico. *Europa y el urbanismo neoclásico en la Ciudad de México: Antecedentes y esplendores*. México: Plaza y Valdez, 2000.
5. "Dupont Circle". The cultural Landscape foundation, acceso el 13 de febrero de 2020, <https://tclf.org/landscapes/dupont-circle>.
6. Darder Gallardo, Víctor, "Funciones de las rotondas urbanas y requerimientos urbanísticos de organización". Tesina, Escuela Técnica Superior de Caminos Canales y Puertos de Barcelona
7. Henard, Eugene. *Estudios sobre la transformación de París y otros escritos de urbanismo*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos. 2012.
8. Pérez Cárdenas, Yolanda, "El Paseo de Bucareli en 1830. Un libro abierto a las ideas republicanas" *Bitácora arquitectura* 30 (marzo-julio 2015).
9. Pineda Mendoza, Raquel, "Origen, vida y muerte del acueducto de Santa Fe". Tesis de maestría, Facultad de Filosofía y Letras, 1995.
10. Diaz, Bernal. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. Nueva España: Impr del Reyno, 1632.
11. Mundy, Bárbara, "La fuente del tianguis de San Juan de México, Tenochtitlán y el segundo acueducto de Chapultepec". *Boletín Monumentos históricos, Tercera época*,

- n. 32, Septiembre 2014. <https://boletin-cnmh.inah.gob.mx/boletin /boletines/BMH %2032 -1.pdf>
12. Dolores Morales, María. “Francisco Somera y el primer fraccionamiento de la Ciudad de México”. *Arquitectura Autogobierno* 5. Marzo-Abril 1977.
 13. Dolores Morales, María, “Rafael Martínez De La Torre y la creación de fraccionamientos. El caso de la colonia Guerrero”. *Investigaciones sobre la historia de la Ciudad de México III*, Abril, 1978.
 14. Segura, Elena. *Guía de la Colonia Juárez: inventario de un patrimonio*. México : Universidad Autónoma Metropolitana, 2016
 15. García Fernández, Ruth Concepción. “La colonia Escandón, transformaciones en la espacialidad y la identidad”. Tesis doctoral, Universidad Autónoma Metropolitana, 2015.
 16. Leal, Juan. *El espacio urbano del cine. Anales del cine en México, 1895-1911, vol. 9, 1903: Segunda parte*. México : Universidad Nacional Autónoma de México, 2015.
 17. Ayala Alonso, Enrique “Las primeras colonias de la Condesa” en *La construcción de la Ciudad de México, siglos XIX y XX : barrios, colonias y fraccionamientos*, coord. Gerardo Álvarez Montes, Concepción J Vargas y Enrique Ayala Alonso. México : Universidad Autónoma Metropolitana, 2017.
 18. Perló, Manuel. “Historias de la Roma. Microhistoria de la ciudad de México”. *Historias 19* (Octubre-Marzo 1988).
 19. Drago, Elisa. *Alfonso Pallares: sembrador de ideas*. México : Universidad Nacional Autónoma de México, 2016
 20. Contreras, Carlos. “La planificación y el problema de tráfico”, *Planificación 1* (Septiembre 1927).
 21. Rebolledo, Miguel. “Anteproyecto de vías subterráneos en la Ciudad de México”. *Planificación 3* (Enero-Octubre 1936).
 22. Mérito, Gabriel, *Monumento a la madre: Colapso y restauración*. México : SEDUVI, Editorial Atrament (2018).
 23. “Concurso de anteproyectos para un monumento a las madres de México” *Arquitectura 17*(Enero 1945).
 24. Pani, Mario. “Un nuevo centro de la Ciudad de México. Crucero Reforma-Insurgentes. Proyecto de planificación y zonificación”. *Arquitectura 20*(Abril 1946).
 25. Pozaz Horcasitas, Ricardo. “Los años sesenta en México: la gestación del movimiento social de 1968”. *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales Vol. 63 N. 234*, Septiembre-Diciembre (2018).
 26. D.D.F. *La gran ciudad, 1966-1970*. México : Departamento del Distrito Federal, 1970.
 27. González, Ovidio “El metro de Ciudad de México”. *Revista Eure Vol. 14 N. 42*, 1988.

28. Quintana Issac, Bernardo “La decisión de construir el metro de la Ciudad de México”. *Revista 50 años del metro* (2019).
29. González, Ovidio “El metro de Ciudad de México”, *Revista Eure Vol. 14 N. 42*, 1988.
30. Schmitter, Juan “Primeras investigaciones para la selección de su procedimiento constructivo”. *Revista 50 años del metro* (2019).
31. Ramón, Manuel, y Jorge L. Marzo. “La gráfica del Metro de la Ciudad de México (1969). El diseño en el cruce de la modernidad, la tradición, el nacionalismo y la inclusión social”, acceso el 14 de noviembre de 2020, [https://www.soymenos.net/Grafica%20del%20metro%20de%20 Mexico.pdf](https://www.soymenos.net/Grafica%20del%20metro%20de%20Mexico.pdf)
32. Cruz, Lourdes y Omar Olivares. “Ortega Flores, Salvador”. *Grove Art Online*, 2003, acceso el 17 de diciembre de 2017, <https://www.oxfordartonline.com/groveart/view/10.1093/gao/9781884446054.001.0001/oao-9781884446054-e-7000063989>.
33. Cebey Georgina, *Arquitectura del fracaso*. México: Fondo Editorial Tierra Adentro, 2017
34. Solano, Aldo. “Los glifos mayas del metro Insurgentes” *La tempestad*, acceso el 25 de noviembre de 2020, atempestad.mx/metro-insurgentes-glifos/
35. Delgadillo, Víctor. “Ciudad de México: La construcción de la ciudad compacta y la ciudad excluyente. Evidencias desde la colonia Juárez” *Limaq* (2018).
36. San Martín, Iván “Visibilidad de la comunidad gay y lesbica en el espacio público de la Ciudad de México: La Zona Rosa” *Revista Digital Universitaria Volumen 11, número 9*, Septiembre 2010.
37. Blanco José. *Función de media noche*. México: Ediciones Era, 1981.
38. Lanzagorta, José Ignacio. “La conquista de la Glorieta de Insurgentes de la Ciudad de México: lo abyecto en los procesos de gentrificación”. *Mexican Studies/Estudios Mexicanos* (Agosto 2020).
39. Delgadillo, Víctor. “Ciudad de México: La construcción de la ciudad compacta y la ciudad excluyente. Evidencias desde la colonia Juárez”. *Limaq* (2018).
40. “Metrobús, décimo aniversario”. Sistema Metrobús, acceso el 10 de diciembre de 2020, http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/docs/libro/MB10_p2a.pdf
41. “Metrobús Insurgentes-Programa de mitigación y recuperación urbana”, Gobierno del Distrito Federal y banco mundial, acceso el 10 de diciembre de 2020, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/965151468300674086/pdf/RP3720rev20pdf.pdf>
42. “Gaceta Oficial del Distrito Federal”, Gobierno del Distrito Federal, 29 de Noviembre, del 2010
43. “Avance del 77% en la construcción del nodo publicitario de Insurgentes” Consejo de Publicidad Exterior, acceso el 14 de diciembre de 2020,

- <http://www.cpe.cdmx.gob.mx/inicio/index.php/noticias/52-avance-del-77-en-la-construccion-del-nodo-publicitario-de-insurgentes>.
44. "El nodo publicitario en la glorieta de insurgentes transformara la forma de anunciarse en un espacio público" Consejo de Publicidad Exterior, acceso el 14 de diciembre de 2020, <http://www.cpe.cdmx.gob.mx/inicio/index.php/noticias/49-el-nodo-publicitario-en-la-glorieta-de-insurgentes-transformara-la-forma-de-anunciarse-en-un-espacio-publico>.
 45. Redacción, "GDF quiere que Glorieta de Insurgentes sea un "Times Square"" *El Economista*. (12 de marzo de 2012), <https://www.eleconomista.com.mx/politica/GDF-quiere-que-Glorieta-de-Insurgentes-sea-un-Times-Square-20120312-0158.html>
 46. González Alvarado, Rocío. "Retiran anuncios cilíndricos de la Glorieta Insurgentes" *La Jornada*, 25 de Octubre de 2020, acceso el 14 de diciembre de 2020, <https://www.jornada.com.mx/ultimas/capital/2020/10/25/retiran-anuncios-cilindricos-de-la-glorieta-insurgentes-7464.html>.
 47. Betanzos, Marcos, "La visual de...Shopultepec sin paisaje". *Podio*, acceso el 27 de diciembre de 2020, http://www.podiomx.com/2015/09/shopultepec-sin-paisaje.html?utm_medium=website&utm_source=archdaily.mx.
 48. Acta de la junta pública de fallo licitación pública nacional presencial No LO-909005994-E31-2016, Gobierno de la Ciudad de México, 28 de Diciembre del 2016.
 49. Redacción. "Marcha Feminista cambia de dirección; llega a Glorieta de los Insurgentes" *Excelsior*, 16 de Agosto de 2020, acceso el 14 de diciembre de 2020, <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/marcha-feminista-cambia-de-direccion-llega-a-glorieta-de-los-insurgentes/1400193>.
 50. Navarrete,Shelma "Mujeres protestan contra la violencia de género; grupo causa destrozos " *Expansión*, 16 de Agosto de 2019, acceso el 8 de enero de 2020, <https://politica.expansion.mx/cdmx/2019/08/16/marcha-feminista-cdmx-contra-agresion-sexual>.
 51. Redacción, "Feministas protestarán hoy en Glorieta de los Insurgentes " *El Universal*, 06 de Diciembre de 2019, acceso el 8 de enero de 2020, <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/feministas-protestaran-hoy-en-glorieta-de-los-insurgentes1>
 52. Redacción. "Manifestantes bloquean la Glorieta Insurgentes con dirección al norte" *ADN40*, 21 de Septiembre de 2020, acceso el 8 de enero de 2020, <https://www.adn40.mx/ciudad/nota/notas/2020-09-21-18-21/manifestantes-bloquean-la-glorieta-insurgentes-con-direccion-al-norte>.

53. Corona, Salvador. "Inauguran Pilares en la Glorieta de Insurgentes". *El Universal*, 4 de Septiembre de 2019, acceso el 12 de enero de 2020, <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/inauguran-pilares-en-la-glorieta-de-insurgentes>.