



UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MEXICO  
ESCUELA DE ARTES PLASTICAS  
DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO

UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTONOMA DE  
MEXICO

EL ARTE COMO OBJETO DE IDENTIDAD SOCIAL  
EJE VIAL UNO NORTE

T E S I S  
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE  
MAESTRIA EN ARTES VISUALES  
ORIENTACION EN ARTE URBANO.  
P R E S E N T A:

G.Gerardo Guevara Vera  
7212472-1

México, D.F.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

1991

Rej.

1

00264



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AYACUCHA

INTEGRANTES DEL JURADO:

Presidente  
Vocal  
Secretario  
Suplente  
Suplente

DR. OSCAR OLEA FIGUEROA  
MTRO. FRANCISCO DE SANTIAGO S.  
MTRA. LUZ DEL CARMEN VILCHIS  
LIC. VICTOR FRIAS SALAZAR  
MTRO. FEDERICO SILVA LOMBARDO

ESTA  
SERIE DE  
TEJIDOS  
NO  
ESTAN  
EN  
LA  
BIBLIOTECA

# D E D I C A T O R I A

A Josefina...

Mi Madre

A Rocio...

Mi pareja

A Gerardine...

Mi hija

Por el tiempo que les  
he robado y por el amor  
que me han dado...

G R A C I A S

# A G R A D E C I M I E N T O S

A mis hermanos y  
parientes

A mis amigos y  
compañeros

A mis profesores

Por su paciencia,  
sus opiniones  
y su tiempo.

G R A C I A S

## PROLOGO

En el presente trabajo se hace un análisis de la Ciudad de México en el sentido formal en planta y de su estructura vial. Y cómo es que los diferentes ejes viales han influido en su funcionamiento y en su morfología actual a nivel general.

Considero que el trabajo en particular no es sino un primer paso en favor del conocimiento de la imagen de la ciudad de México, y de su traza urbana, partiendo del análisis de las estructuras viales para profundizar en una de ellas y proponer alternativas que permitan al ciudadano orientarse, ya sea en su barrio o ciudad con mayor claridad a través de elementos plásticos bidimensionales y fundamentalmente tridimensionales, viendo la posibilidad que tiene el arte urbano de ofrecer elementos con cierta carga simbólica.



Las conclusiones que en él se establecen son quizás conjeturas difíciles de probar pero son un intento de abrir un camino hacia un tipo de propuesta en el campo de lo imaginativo, creativo y gráfico diferente al meramente teórico, es sin duda limitado para entender y obtener enseñanza para producir arquitectura y urbanismo, pero es suficiente para ubicar en él al arte urbano como alternativa plástica a la imagen urbana, y plantear la posible solución al problema de identidad que se presenta en esta ciudad, que es la razón que da vida a este trabajo.

Los modelos escultóricos con los que se ilustra este trabajo, se presentaron como propuestas alternativas a los ciudadanos, para conocer su punto de vista.

# INDICE

Introducción

Justificación

Objetivos

Advertencia

## 1. Marco conceptual y teórico

### 1.1. Aspectos de la sociología urbana

1.1.1. El entorno social

1.1.2. El arte como objeto

1.1.3. Problemática urbana en México

1.1.4. Complejidad

1.1.5. El espacio urbano

1.1.6. A manera de resumen

### 1.2. Aspectos de la psicología ambiental

1.2.1. Caos y desinformación

1.2.2. Imagen urbana

1.2.3. Elementos de la imagen urbana

1.2.4. El arte urbano

## 2. Marco histórico

### 2.1. Antecedentes

2.1.1. Origen

2.1.2. México Tenochtitlan

2.1.3. La conquista

2.1.4. Estructura y crecimiento de México (1600-1990)

2.1.5. Resumen



### 3. Sector de estudio

#### 3.1. Los ejes viales

3.1.1. Origen y descripción general

3.1.2. Vialidad

#### 3.2. El eje uno norte

3.2.1. Descripción, composición y límites

3.2.2. Imagen del eje uno norte

3.2.3. Elección del tramo (ejemplo)

3.2.4. Propuesta

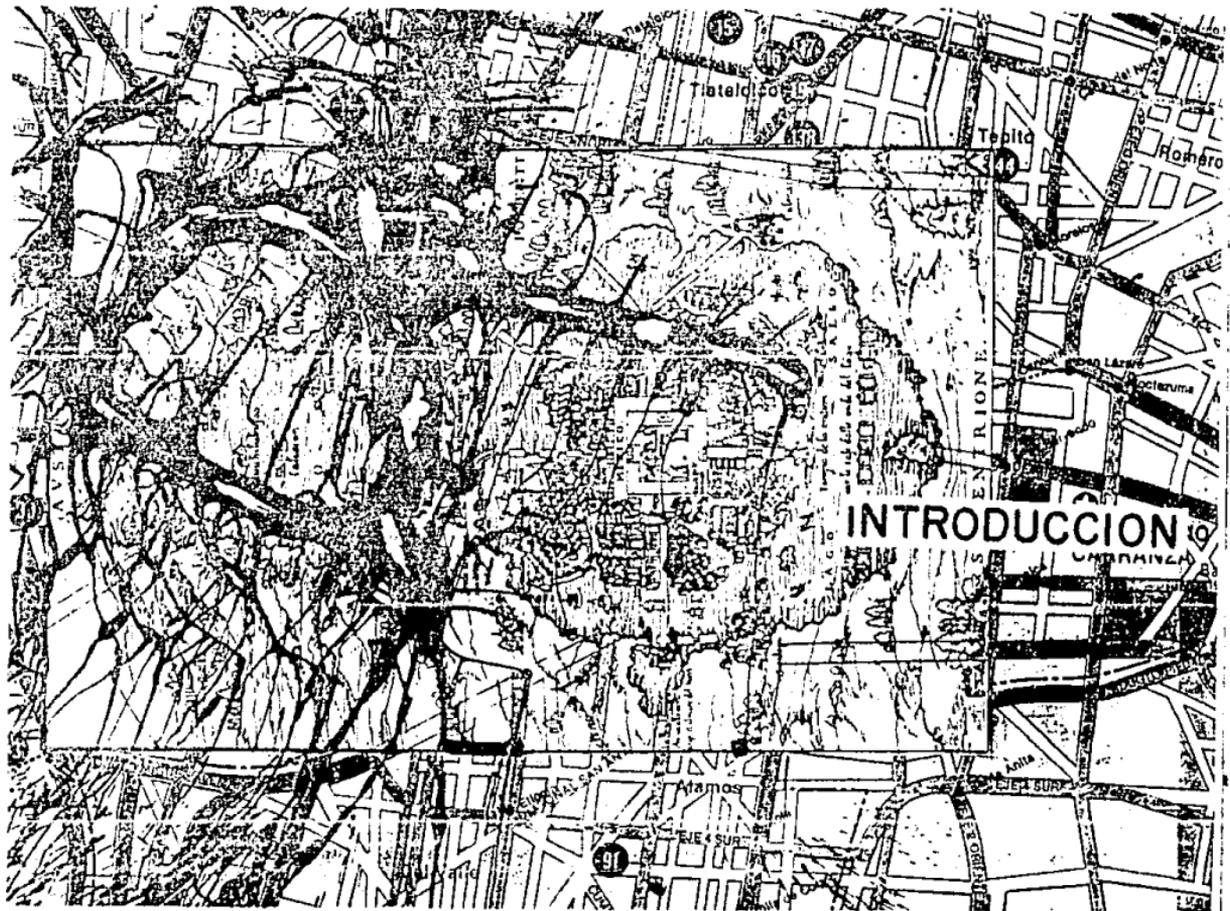
#### 3.3. Conclusiones

3.3.1. Conclusiones finales

Bibliografía

Notas





**INTRODUCCION**

UNIVERSIDAD

Atamos

Teplitz

Hofbräu

Tateld

15

16

17

ENTRADA

ENTRADA

ENTRADA

ENTRADA

Atmos

ENTRADA SUR

UNIVERSIDAD



## INTRODUCCION

El acelerado crecimiento de la Ciudad de México alcanza actualmente grandes proporciones. El problema no solo importa por la velocidad de su crecimiento sino por su carácter anárquico, y por la forma en que se ha resuelto la necesidad del tránsito de vehículos ya que en los últimos años ha sido increíblemente elevado. De ahí que la ampliación, renovación y construcción de vías se ha constituido en una prioridad fundamental en esta ciudad, ya que, la demanda no se detiene y cada año hay unos 200 mil vehículos más en las calles, olvidándose del peatón, de la imagen y de la naturaleza.

Esta ciudad ha sido calificada de caótica y compleja, ya que, la estructura vial parece una telaraña que aparenta resolver y agilizar los problemas de circulación vehicular; crea solo fronteras que dividen a los habitantes de los diferentes barrios, genera una perspectiva monótona, con exceso de información y desvincula de esta manera a los habitantes con el sentimiento de propiedad y de pertenencia que deben tener con su entorno.

Se entiende también que la forma en la que se observa y se concibe el espacio abierto es determinante para que los individuos sientan como suyo un lugar específico o lo rechacen.

El análisis que se hace versa sobre el hecho de cómo es que las calles y los espacios públicos que en ellas se encuentran influyen en el proceso de percepción de la ciudad y ver de que manera integramos a los ciudadanos a la tarea de construirse un espacio que les permita identificarse a través del arte, es decir, ver de que manera el arte posibilita esta identidad, valiéndose de elementos estéticos como pinturas y esculturas que lo vinculen a su ciudad.



El problema de identidad social en este caso está dirigido a la imagen urbana y al problema de contaminación visual que existe en la zona centro de la Ciudad de México. Debemos entender también que aunado a este existen muchos otros problemas de identidad social; pongamos por ejemplo al más latente, el que se refiere a la población que está conformada por grupos de diferentes estados, etnias, idiosincrasias, cada uno de los cuales tiene diferentes formas de vida y entiende la ciudad y los mensajes que ésta le manda de diferente manera, éste problema es solo uno de los muchos que vienen a contribuir a un desequilibrio de su comportamiento y se les hace más desconocido y entienden menos su entorno inmediato, por lo que es necesario brindar elementos que tengan una sobrecarga simbólica según cada cultura, para que éstos grupos identifiquen con mayor claridad los elementos de la ciudad que les permitan orientarse.

Este trabajo tiene un cuerpo general que parte de la forma y la estructura urbana a través de la historia en la Ciudad de México para ubicar al problema y caracterizar la morfología que de ello se desprende. Basándose en la forma de análisis metodológico sobre las disciplinas sociales, artísticas y psicológicas.

Se continúa la descripción global del problema delimitando este análisis a un sector, comprendido dentro del circuito interior de la Ciudad de México, para enseguida tomar como ejemplo específico el análisis de un eje vial, ya que, es elemento de la estructura urbana que le da forma y nos permite ser más claros, exponen a través de este ejemplo las posibles respuestas que se pueden dar para lograr la identidad social valiéndose de las artes visuales implicadas en la urbe. También se analizan, localizan y evalúan los elementos físicos de identidad existentes a nivel de imagen urbana a lo largo de esta vía que permiten al individuo delimitar su entorno.



## JUSTIFICACION

He elegido el eje uno norte debido a sus características ya que es una de las arterias de la ciudad que pasa por los barrios más antiguos y populares de México, presenta también un sin número de problemas sobre todo en la imagen urbana y cada uno de ellos tiene diferentes características por lo que se nos presenta como un sitio idóneo para plantear algunas soluciones con la óptica artística.

En este eje existían barrios bien definidos, pero resulta que esta vía (eje uno norte) se constituyó como una frontera entre la parte norte y la sur de este barrio, provocando una desintegración social.

En ciertos sectores del eje no existen elementos con los cuales la gente se pueda identificar, por lo que se genera el problema de falta de identidad entre el sitio y esa comunidad.

Se elige la fachada que da al sur de este eje ya que es la parte que fué afectada (demolida) al ampliar dicha avenida sufriendo un gran nivel de deterioro visual, ya que, casi

en los diecisiete kilómetros de largo que tiene, esta vía la fachada es de muro ciego y refleja la luz del sol, aumentando el nivel de reflexión al 80%, ya que esta pintado de blanco.

La luz que reflejan los muros provoca problemas visuales a los peatones, conductores y habitantes de los predios del sector. El asoleamiento es un factor que se opone a los niveles de confort mínimos que busca el hombre, ya que no existen los suficientes árboles o algún otro elemento que sirva de protección solar, desde luego el muro al estar expuesto al sol durante todo el día el nivel de calor aumenta en las casas que colindan con éste eje ya que debido a la anchura del mismo y a la inclinación del sol no es posible que los edificios de enfrente proyecten sombra, dejando también sin protección a los peatones.

Estos grandes muros también sirven como escaparates en las contiendas políticas, contribuyendo a la contaminación visual y los pequeños lotes baldíos son basureros o mini-estacionamientos.



Por otro lado el comercio en la vía pública, el movimiento de las personas (grandes volúmenes), los problemas viales, el número indiscriminado de anuncios tanto luminosos como de grandes dimensiones vienen a hacer más compleja la información que existe en esta ciudad. Estos son algunos de los factores que provocan la falta de relación que siente el individuo al no identificar los límites de su dominio (delegación, colonia o barrio) ya que, existe un desarraigo y un sentimiento de no pertenencia y faltan elementos que le permitan apropiarse del espacio público.

## OBJETIVOS

Con este trabajo pretendo dar una explicación más gráfica posible de cómo es que la Ciudad de México ha crecido, sobre su forma; cómo es que las diferentes trazas la han caracterizado a través de la historia; y cómo es que los diferentes ejes de composición de la estructura vial han pretendido dar respuesta a los problemas exclusivamente funcionales. Esta tesis pretende: 1) ofrecer elementos que permitan el desarrollo en la imagen, mediante acciones sobre la forma física exterior del medio ambiente así como mediante un proceso interno de aprendizaje.

- 2) Proponer objetos artísticos como alternativa de identidad de la urbe, para que la gente a lo largo de una vialidad pueda localizar con certeza y seguridad un sitio específico según el grado de importancia, es decir, crear elementos de referencia físicos ya sean escultóricos o pictóricos.
- 3) Buscar de qué forma es posible involucrar al ciudadano para que de su punto de vista sobre la forma que debe tener el elemento simbólico plástico y lograr que colabore en su construcción



Aunque desde luego la forma final que tendrá el elemento pictórico o escultórico estará sujeto a la interpretación del productor o grupo gráfico. No se trata de acercarse al ciudadano con un "A ver señor, qué se le ofrece" sino de instrumentar una forma de participación.

## ADVERTENCIAS

Esta tesis brinda un cuerpo de información general con base en una estructura metodológica, pero algunos de sus apartados son poco evidentes por lo que no se puede utilizar en una descripción detallada o especializada.

Está también iluminada bajo la luz de dos corrientes de opinión: la sociología urbana y la psicología ambiental, combinadas de tal forma que sirven como material teórico que da soporte a lo que se discute aquí. Desde luego estas dos grandes disciplinas siempre tendrán qué decir sobre el arte y sobre todo, sobre el arte urbano.

Algunas de las conclusiones son producto de la observación o de encuestas, que fueron tomadas como un indicador.





## ASPECTOS DE LA SOCIOLOGIA URBANA

### 1.1.1. El entorno social

La ciudad ha de ser estudiada no solo como un fenómeno social, que es producto de un modo de producción específica, sino que debemos de ver la relación fundamental que guardan las contradicciones, que constituyen la base de su desarrollo y transformación que, como señala Carlos Marx, "Toda la historia de la ciudad está resumida en el desarrollo de las contradicciones entre ciudad y campo". Lo urbano, como fenómeno, es también consecuencia no pasiva, de un modo de producción determinado que define y ordena la forma del uso del espacio. El objeto artístico público como consecuencia está ubicado dentro de éste contexto.

La ciudad, en el concepto del modo capitalista sustenta su crecimiento y su forma en la acumulación y uso del excedente económico, generado en ella y en la región que de ellas depende. La estructura urbana en su aspecto tanto morfológico como de imagen depende de la relación que existe de explotación de una clase por otra, o el privilegio que algunas colonias o barrios tengan sobre otros; como resultado evidente, el arte público está sujeto a las políticas que las clases dominantes impulsen. Es preciso señalar que la mercancía (el objeto artístico) es una categoría fundamental del sistema capitalista y su realización debe responder a objetivos de producción rentables, de tal forma que uno de los objetivos para hacer posible la construcción de los elementos pictóricos-escultóricos que se plantean en esta tesis es crear las condiciones adecuadas rompiendo este esquema de producción generando con ello cambios fundamentales, tanto cuantitativos como cualitativos y ofrecer otros procesos de creación en conjunto.



Más tarde alguna de las formas de organización o integración de los ciudadanos puede ofrecer otro modo de producción de elementos que hagan más agradable el espacio vital y a la ciudad, es decir hacer que lo urbano asuma una forma diferente dentro del propio sistema, y que no le sean impuestas formas ya sean pinturas, esculturas o diseños urbanos con los cuales no se identifique o no sienta que su esfuerzo lo materializó. Tal vez el buen resultado de estos procesos autogestivos haga posible que el producto (picto-escultórico) sea rentable y se convierta en una mercancía en la libre competencia esta suposición engendra una contradicción que en su momento se debe superar.

El exceso de información en una sociedad como la nuestra, los anuncios de todo tipo (la publicidad) se han convertido en la actividad fundamental para alentar la venta de grandes volúmenes de bienes y servicios, es lo que mantienen la actividad visual y las emociones humanas dentro de una guerra implacable a favor del consumo.

La ciudad en el marco del sistema capitalista tiene una forma particular de expresión, refleja sólo la ideología de la clase dominante y concentra la decisión sólo en las autoridades (delegacionales) que siempre trataran de dar solución desde su propia óptica a cualquier problema que se manifieste. Los hechos en estas grandes ciudades ocurren bajo la apropiación de todas nuestras ideas y la manipulación de todo tipo de organización para detener un posible flujo de dinero mediante transacciones en papel y permisos, es decir, las autoridades en lugar de ser instancias promotoras para impulsar las acciones que detenga el colapso psicológico (stress) solo son un obstáculo.

Para atenuar o evitar dichos colapsos la intervención del estado resulta fundamental, deberá generar mecanismos que a través del gobierno aceleren el proceso burocrático, actuando como agente de redistribución, ya que es él, el que se apropia de recursos y no solo deberán

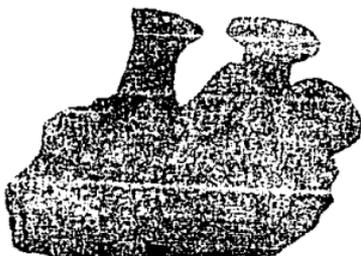


servir para soportarse así mismo como capa social resolviendo problemas de primera necesidad como lo han hecho hasta ahora, sino también para apoyar algunas demandas de interés social que resuelvan de alguna manera los problemas psicológico -socializ.

“Esta redistribución a la que me refiero debe necesariamente ser progresiva mas por ahora, es posible decir que en el sistema existen suficientes evidencias para pensar que el modo de redistribución regresiva es el dominante.”<sup>(15)</sup>

El arte debe incursionar en el campo de lo social generando la participación del público en general y la integración de artistas en grupos interdisciplinarios.





### 1.1.2. El arte como objeto

Las actividades del hombre consisten en producir objetos que satisfagan sus necesidades de sobrevivencia; constantemente necesita reafirmar su existencia y únicamente puede hacerlo a través del trabajo. Por un lado lo hace humanizando lo que está a su alrededor, adaptándolo a sus necesidades, y por el otro produce cosas útiles en las que se objetiviza a sí mismo.

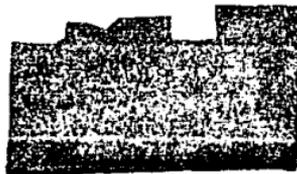
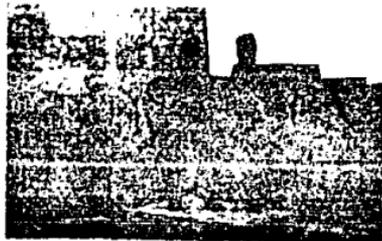
Las necesidades artísticas como una manifestación ideológica práctica y como la materialización en objetos de su espíritu, es una necesidad desarrollada en razón fundamentalmente de lo útil ya que la actividad plástica no aparece por mera diversión o en entretenimiento.

En el sistema económico mexicano los objetos artísticos (el producto del artista) están compuestos de factores económicos, políticos, religiosos, sociales, etc., podemos decir que lo que en última instancia determina su desarrollo es la "producción y la reproducción de la vida real como punto de partida"<sup>4</sup>. La plástica se inscribe en el contexto social, esto es, no queda aislada de los otros factores, los que interactúan entre sí, y determinan el desarrollo de las artes. El factor económico es el principal elemento que determina el proceso histórico y el desarrollo de la sociedad y en consecuencia sus manifestaciones ideológicas.

Desde el punto de vista histórico las artes visuales, como objeto o elemento decorativo, son una de las expresiones más antiguas que dejan testimonio de la presencia del hombre como ser consciente de sí mismo. Como imagen la pintura y la escultura son las dos disciplinas más concurrentes; la escultura es el objeto artístico que tiene más carga ideológica por lo que fue usado para representar a los dioses, ya que, es la manera de representarse a sí mismo en tres dimensiones y a su vez se expresa la conciencia ideológica de las diferentes culturas.

El arte es una forma peculiar en la que se manifiesta la conciencia social, reflejo sensitivo de la realidad, y como tal, es el instrumento peculiar de la comprensión y la transformación de la realidad.

<sup>4</sup>Bajo el concepto imagen se entiende la forma más alta de conocimiento sensitivo cuya función es la de ser un eslabón que une la sensación, la percepción y el concepto, generalmente refleja



los aspectos típicos y las características peculiares de la forma de los objetos.

El objeto artístico es percibido por el ojo humano y su imagen solo es transmitida al cerebro, así la imagen sensitiva viene siendo el aspecto del objeto transmitido por éste aparato sensorial. Ahora bien, la percepción del objeto no siempre es necesaria para la formación de la imagen, por eso se puede reproducir la concepción de algo cuando la forma del objeto se evoca en forma de recuerdo, y cuando de los elementos imaginarios ya existentes se construye un nuevo contenido espiritual, o sea una nueva forma mental. La imagen juega un papel central en el reflejo artístico de la realidad, ya que aparte de la información mental, existe un objeto producido por los hombres cuya función social es de ser un símbolo. Independientemente que esa imagen sea figurativa o no.

El arte al ser producido tuvo que realizarse dentro de un proceso imaginario en la mente del productor, quien emplea todo su potencial intelectual determinado por el estado momentáneo del desarrollo de su conciencia y su subconciencia. En el proceso imaginario intervienen los conocimientos heredados, vividos y aprendidos, debe entenderse que en este trabajo se dice que la imagen es el elemento fundamental y primordial para que se pueda realizar una de las formas del proceso de producción social, es decir, la ciudad es producto de una serie de imágenes que conllevan un sentido ideológico y el arte urbano debe ofrecer una alternativa dentro de esos conceptos. (6)

El arte deberá estar ligado al desarrollo de los cinco sentidos del hombre y al desarrollo de sus habilidades manuales que acompañan a la apropiación de la realidad, apropiación que se produce



no solo utilizando las cosas, sino utilizándoles con un fin colectivo en vez de y para disfrute individual, haciéndolos convertirse en objetos socioculturales, o bien, al desarrollo de los llamados sentidos espirituales; tal desarrollo se produce de modo diverso en zonas y épocas diversas, y diferentes son también las formas del arte, por lo que, la imagen que se representa estará siempre ligada a una manifestación espiritual e ideológica.

El arte pues, tiene diferentes interpretaciones como imagen, concepto, objeto, disciplinas y manifestación ideológica y se presenta en cada uno de nosotros con el perfil que quaramos verle.





### 1.1.3. Problemática urbana en México

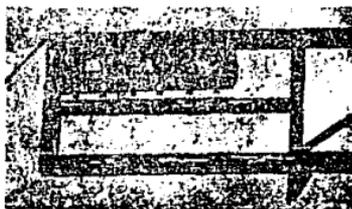
La extensión de la mancha urbana actúa sobre las antiguas unidades lacustres, la explotación de los mantos acuíferos y el subsuelo compresible, junto con el carácter sísmico, condiciona a los asentamientos humanos, a sus edificaciones y equipamientos. A la insuficiencia del agua potable y a la dificultad para drenar las aguas negras, se agregan otros problemas como son la insuficiencia del transporte colectivo, carencia de vivienda adecuada, asentamientos irregulares, falta de servicios, congestión de tránsito,

desempleo y contaminación de todo tipo. Por otro lado la industria y la agricultura; se relacionan con la expansión de otros factores.

La Ciudad de México ofrece "mejores" oportunidades de educación y de vida, además, es una fuente de cambio en sí misma; es un centro de difusión de la civilización moderna, en el cual se desarrollan el fenómeno social, el comercio desmedido y la invención en la solución. La región metropolitana en nuestros días no es una zona geográfica con linderos precisos, es una agrupación de centros de población que circundan a una ciudad y que funcionan como un todo gracias al transporte motorizado.

La alta densidad de población presenta las siguientes ventajas; reduce al mínimo los costos de transporte y de comunicación; facilita el uso intensivo del mecanismo que hace posible gozar del beneficio de los servicios públicos; permite el fácil acceso a la mano de obra calificada y a los servicios técnicos especializados; proporciona medios culturales, educativos, de recreo, esparcimiento y turismo; garantiza un mercado local y nacional en gran escala, tendiente al aumento para los bienes y servicios producidos en la ciudad y la región.

Todo proceso urbano tiene sus ventajas y desventajas, en el caso de la Ciudad de México



las desventajas más obvias son la deseconomía <sup>(6)</sup> en contrapartida con la economía que viene del aumento del costo del transporte y del mayor tiempo que cada vez se necesita para recorrer las mismas distancias, el congestionamiento de tránsito durante cierta hora del día tipifica este proceso, el aumento de los costos de materiales locales, producidos en condiciones de rendimientos decrecientes, igual que el aumento del costo de muchos servicios municipales.

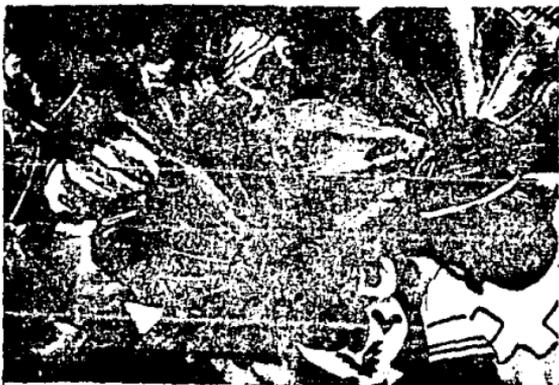
Resultaría absurdo condenar el crecimiento urbano en sí, haciendo a un lado sus virtudes o sus defectos, por lo que se propone detectar los diferentes problemas que tenga esta ciudad.

La solución se dará según sea la disciplina a la que le competa según sus características, y cada uno de los ciudadanos deberá interactuar con su ciudad para hacer del espacio común un lugar agradable donde vivir.

De una u otra forma los problemas van a seguir existiendo por lo que la forma metodológica que se plantea para resolver el aspecto de imagen urbana deberá involucrar en el proceso de cambio a la gente.

En este sentido se puede apreciar que la mayoría de los problemas se derivan de factores culturales, económicos, psicológicos y políticos. Problemas relacionados con la sobrepoblación y hacinamiento, con la dificultad en la visibilidad y el transporte, con el uso y el abuso de los servicios públicos, etc..





#### 1.1.4. Complejidad

La sobrepoblación en la capital aumenta día con día, ocasionando un incremento en el número de vehículos que transita por avenidas y calles, como resultado tenemos que dicho tránsito es cada vez más lento, lo cual produce un estado de tensión en los conductores quienes con frecuencia hacen caso omiso de las señales que existen en la ciudad cualquiera que ésta sea. Este estado anímico específicamente ataca el nivel de memorización del hombre (recuerdos). Para ayudar a resolver problemas como éste, nos interesaremos por hacer todo lo posible de que exista una interrelación entre el medio físico y el comportamiento humano.

Si partimos de la premisa de que al comprender mejor el ambiente en que vivimos, podremos comunicarnos adecuadamente y también identificaremos con cierto grado de certeza los mensajes y los elementos que nos permitan sentirnos seguros, necesariamente tenemos que separar los mensajes que nos manda la sociedad de consumo de los mensajes de identidad, haciendo posible de esta manera que el hombre se comunique adecuadamente con su entorno, sus semejantes y establezca una armonía relacionada con su ambiente a través de referentes comunes. El concepto de comunicación se puede resumir como un proceso en el que todos los participantes interactúan constantemente por medio de mensajes y señales que pueden ser de diversa índole, y cuyos elementos son determinados culturalmente.

En la Ciudad de México existen problemas de los cuales está uno consciente como son el de la marginalidad, el desempleo, la escasez de vivienda, la distribución de la riqueza, etc.. En este estudio se considera como problemas urbanos sólo a los conceptos de falta de identidad, y fundamentalmente psicológicos, se tratan aisladamente sin olvidar en ningún momento todo el contexto pero es necesario hacerlo así para no extenderse demasiado.

La región metropolitana no es una zona geográfica con linderos precisos y el nivel de comple-



La ciudad no solo se ve en sus edificios o en lo intrincado y desconocido de sus avenidas. La ciudad refleja los cambios en cada esfera de la vida, su crecimiento se nutre de todos los factores: tal parece que la ciudad es un tipo de relación externa al ser humano y en esas condiciones el paisaje urbano nos aplasta y subdivide la imagen. La ciudad se nos presenta fraccionada, es decir un barrio está dividido por partes por las calles y avenidas y los edificios parece que están ligados por alambres a los postes de teléfono que a su vez reemplazan a los árboles.





#### 1.1.5. El espacio urbano

La Ciudad de México se caracteriza por ser el sitio donde se concentran el 50 % de la actividad económica nacional; el 80 % del comercio al mayoreo; 90 % de los materiales industriales; 40 % del turismo que entra al país; 60 % de los energéticos procesados disponibles para toda la república (antes del cierre de la refinería de Azcapotzalco); 60% de los recursos financieros; 30 % de los alimentos producidos y el 20 % de la población económicamente productiva.

No obstante esta intensa concentración, el D.F. tiene un área de solo 1495 kilómetros cuadrados, que equivalen al 0,78% de la superficie de la república. La gran demanda de espacio tiene un don de efecto en la estructura de la ciudad: la tendencia a la expansión vertical y horizontal; el desborde consecuente del área de negocio hacia las calles, plazas y barrios adyacentes.

Existe una serie de deficiencias en esta ciudad, hay que mejorarla y extender los servicios públicos; elevar la calidad de número de viviendas; ampliar y modernizar los mecanismos de seguridad; incrementar la educación y las instalaciones culturales; hacer que el transporte sea más rápido y fluido.

Todos estos problemas y todas estas ventajas y soluciones se dan sexenio por sexenio sin llegar a su fin. El compromiso para con nuestra ciudad es el de humanizarla, ponerla a flote y mantener a salvo sus valores trascendentes; lograr que la vida recobra los signos del hombre; exaltando lo humano y natural como prenda, y como conducta permanente. El hombre se apropia del espacio través de la construcción y participación del medio ambiente inmediato mediante la evaluación y conocimiento de su situación contra estándares de calidad predefinida. El movimiento y seguridad del individuo debe ser mediante el impacto sobre el medio y los efectos del medio ambiente sobre el bienestar y la conducta del sujeto.

Curiosamente, llamamos espacio a lo aparentemente deshabitado o libertado. Espacio es pues lo que se ve, aún en negación de nosotros mismos, esto es, considerando al espacio como abstracto.



Hablemos ahora del espacio urbano: se define como el lugar que puede ser descrito como dependiente de dos variables 1) el sector del suelo físicamente urbanizado donde se sitúan edificios y otros ordenamientos (calles, plazas, glorietas, avenidas, etc.) 2) el lugar donde las personas realizan actividades típicamente relacionadas entre sí, y que son interdependientes...

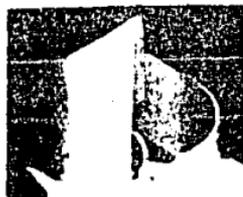
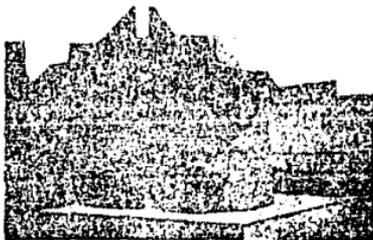
La ciudad es entonces un espacio doble: un espacio en sí mismo y un espacio colectivo; colectivizado que funciona según un repertorio entendido de valores aceptados por los hombres que habitan ese espacio común. Para que las ciudades satisfagan las funciones más complejas el espacio debe ser suficiente, será la libertad de movimientos y aptitudes de los individuos o de los grupos, la determinante de las soluciones siempre aleatorias y fugaces, como lo son todos los actos que la originan.

El hombre se apropia del espacio a través de la construcción y participación del medio ambiente inmediato; la evolución y conocimiento de su situación contrastando estándares de calidad predefinida; el movimiento y seguridad del individuo a través de los impactos sobre el medio y los efectos del medio ambiente sobre el bienestar y sobre la conducta.

#### 1.1.6. A manera de resumen

El capitalismo no puede soportar a lo urbano como modo de vida humanizada, pues ésta exige acumular el excedente en su favor para desarrollarse, incluso en la forma del uso del espacio urbano se determinan en relación de los intereses de clase. La ciudad actual se caracteriza por ser el producto de la reunión del capitalismo y la burocracia gubernamental, para constituir el capitalismo de Estado, sistema dentro del cual las necesidades sociales solo son tratadas por éste, en función de las necesidades de las clases privilegiadas; que no son otras que las de acumular para reinvertir y mantener el sistema actual en vigencia sin importarle para nada la imagen urbana y mucho menos a los ciudadanos.

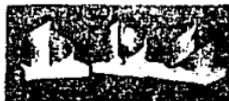
Al no modificarse en esencia el sistema capitalista en México, las condiciones bajo las cuales actualmente se lleva a cabo el uso del espacio no se modificarán en lo substancial y las políticas desarrollistas y modernizadoras, en consecuencia se quedarán solo como condiciones a



nivel de planificación urbanística o de planeación económica, viendo al hombre como un número, parte de una tasa de crecimiento, un futuro votante, un índice o una estadística; olvidando por completo su forma de percibir su entorno.

Debe quedarnos claro que lo económico no es el único factor determinante, sino que es la base que podemos considerar como necesaria para todo movimiento desarrollista. Debemos considerar a su vez que el arte urbano, sobre todo ecológico-acuático <sup>(9)</sup> puede contribuir a cambiar el aspecto de la ciudad señalando de esta manera el camino para hacer de México un espacio más adecuado.

En cada uno de los apartados de este capítulo hago una serie de propuestas que nada se diferencian de las que hacen las autoridades es decir son meras propuestas; excepto que se contemplan dentro de una óptica artística que es diferente a la meramente economicista o urbanista funcionalista, ya que la ciudad no es una máquina que deba funcionar bajo determinadas leyes y normas sobre todo en lo que se refiere a la imagen.





## ASPECTOS DE LA PSICOLOGIA AMBIENTAL

### 1.2.1. Caos y desinformación

Los aspectos que influyen en el comportamiento del hombre son muchos; en este caso hablaremos solo de aquellos que tienen que ver con su comportamiento social y la forma en la que percibe su entorno urbano. La ciudad antigua se desmorona, la nueva nace enferma, el estado espacial de cada barrio se destruye, crece en su lugar el desorden, en nombre de la vialidad.

Una vialidad que se construye, degradando la organización interna de la ciudad y crece hasta llegar finalmente al desorden

total condenando a muerte a los espacios públicos y al hombre.

El rechazo manifiesto del hombre, los intentos desesperados de modificación de su hábitat, el vandalismo y la agresión, son síntomas que indican el descuido, el desprecio en que se han tenido los espacios públicos en esta ciudad que reflejan la desorganización espacial.

Sabemos que el espacio es un lenguaje que se aprende, es pues el espacio topológico; este es el concepto que más se adapta a nuestra necesidad de entender el espacio, se denomina así a la capacidad primaria que tiene el hombre de distinguir las relaciones de vecindad, de dominio, de fronteras; lo interior de lo exterior, lo abierto de lo cerrado, lo continuo de lo discontinuo, lo cerca de lo lejos, lo hueco de lo pleno, etc..<sup>(12)</sup>

La atención es un elemento evidente que va a excluir de la consciencia toda información que no sea relevante, y va a seleccionar fundamentalmente los aspectos más importantes.

→RECIBIR →PROCESAR →RECORDAR

Todo mensaje visual pasa necesariamente por este filtro,<sup>(13)</sup> desde luego se recuerda más lo bello.



Lo "bello" en los espacios abiertos o cerrados se encuentra necesariamente en el sitio en el cual el nivel de información no es demasiado compleja y nosotros lo identificamos con claridad. Si la ciudad se nos presenta caracterizada con situaciones nuevas, intensas, rápidamente cambiantes, repentinas, inesperadas o como ambiente monótonos y ausentes de estímulos; como consecuencia se presenta el stress psicológico, que es el estado provocado por situaciones en las cuales el proceso de adaptación del organismo se encuentra sumamente sobrecargado (tensión, carga, presión). En la complejidad desmesurada de la desorganización espacial el ser humano tiene límites definidos para poder procesar la información y existe un rango intermedio dentro del cual la cantidad de información percibida es óptima; fuera de este rango, el déficit o el exceso de información son nocivos para el organismo y se presenta dicho stress.

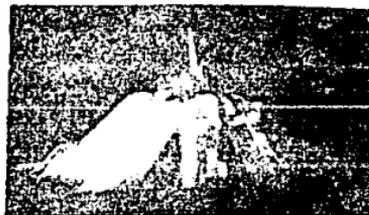
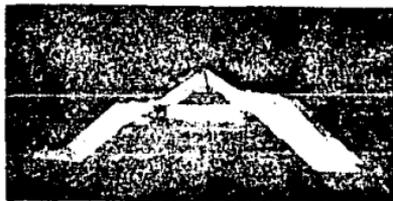
El caos urbano ha inventado lugares exclusivos para provocar la agresión como son los cruces, los ríos de autos y la polución visual y espacial. Debemos de estar conscientes que la imagen no tiene límites por lo que el camino de análisis que se sigue es en función de considerar que el arte público sea escultura, pintura o cualquier otra forma de expresión no se puede analizar fuera del contexto urbano ya que cuando vamos por la calle y observamos un edificio tiene diferentes perspectivas y la información potencial que guarda no cambia lo que se modifica es nuestra forma de percibirlo y por lo tanto la percepción que tenemos de la ciudad y de sus elementos es parcial. La imagen que percibimos de la ciudad siempre estará en función de nuestra memoria, ya que, el dominio que tengamos de nuestro entorno tendrá sus límites hasta el sitio en el cual todo se convierta en desconocido provocando en nosotros un estado de



incertidumbre. El arte público pretende hacer las veces de símbolo de identidad y elemento integrado a los edificios, como espacio público, los valores de él pugnarán por ganarse un sitio en el descanso visual del hombre.

La ciudad y sus elementos nos emiten una serie de mensajes que deben permitirnos ubicar e identificar nuestra zona de dominio, el hombre tendrá de esa manera una reacción óptima y un comportamiento eficaz, relacionándose por consecuencia con su espacio inmediato y apropiándose de él. El hombre percibe a la ciudad a través de las calles en función de la velocidad con la que transita en ella, a mayor velocidad la percibe con relativa simplicidad e inteligible por lo que necesita más tiempo para su asimilación. El automovilista y el usuario del autobús en ningún momento van a sentir el lugar por donde transitan como suyo, pero la información que se les presente como "variada" le va a permitir orientarse.

El arte urbano por medio de pinturas y esculturas ubicadas en las vías de circulación puede servir como elemento que haga posible la variedad simbólica mejorando el nivel de identidad y la imagen en la urbe. Los elementos escultóricos que se plantean serán para el espectador un elemento latente en su memoria y siempre estarán referidos a la naturaleza en general y a su experiencia anterior en particular; esto les proporciona el sentido de ubicación necesario para poder orientarse en el espacio exterior, para no sentirse inmersos en un caos "estar desorientado en el espacio es estar psicótico", la fórmula que se plantea es no proponer diversidad creciente de elementos, sino que, modificar la forma, la textura y el color de una manera brusca o decreciente; provocando en lo posible saltos visuales que modifiquen la línea monótona que observa el conductor o el pasajero, y que tenga un nivel de información que per-



mita al ciudadano identificarse con él, forzándolo de esta manera a consumir lo que ellos realmente quieren.

A través de la escultura se proporcionará al usuario el elemento que tenga el número de signos necesarios que le permitan la identificación y apropiación psicológica de su hábitat.

Las propuestas que se plantean en el sitio que tomo como ejemplo tratan de aglutinar a varias disciplinas para su construcción: como son la escultura, la pintura, el arte ecológico y acuático. Mi pretensión es proponer un espacio en un sentido ecológico (los árboles pueden tener forma de elefantes), y hacer más afectivo el hábitat por medio de diseños que aparte de cumplir su función de protección, recreación y dar confort resulten más a la medida de la percepción humana adecuada.

CADA QUIEN DENOMINA LA REALIDAD DESDE SU PERSPECTIVA,  
SU ESTRUCTURA MENTAL O EN FUNCIÓN DEL CARÁCTER SOCIAL  
IMPERANTE.

Erich Fromm



### 1.2.2. Imagen urbana

Existen ciudades que pueden causar placer pero solo se percibe en un estado de tranquilidad y en el curso de largo lapso de contemplación, los ciudadanos tienen a su vez vínculos con alguna parte de la ciudad y la imagen que se tiene de ésta sólo es en función del sentimiento de pertenencia que sientan por ella ya que a menudo, nuestra percepción de la ciudad no es continua, más bien es parcial, mezclada con otras preocupaciones y donde todos los sentimientos están en acción; la imagen es la combinación de todo ello.

La facilidad con que pueden reconocerse y organizarse las partes que componen el paisaje urbano y lo hacen coherente es la legibilidad. Una ciudad legible sería aquella cuyas delegaciones, barrios, sitios sobresalientes o vías importantes son identificables fácilmente; un medio ambiente legible no brinda únicamente seguridad sino también realiza la profundidad y la intensidad potencial de la experiencia humana para percibir su contexto.

Una imagen eficaz contiene una fuerte sensación de seguridad al ciudadano y le hace establecer una relación armoniosa entre sí y la ciudad, si no es así, el propio observador desempeña un papel activo teniendo una participación creadora en la elaboración de su imagen urbana y contar con el poder de cambiarla. Cada individuo crea y lleva su propia imagen, pero parece existir una conciencia fundamental en el conjunto: son las imágenes colectivas; que demuestran el consenso entre números considerables de individuos, lo que hace posible calificar a la imagen pública, como la representación mental común que existe en los habitantes de las grandes ciudades.

Una imagen ambiental puede ser distribuida analíticamente en tres partes, a saber, identidad, estructura y significado. Para que ésta sea eficaz en primer término deberá ser clara la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto de otras cosas, su reconocimiento como identidad separable [la imagen debe incluir la relación espacial del objeto con el observador y con otros objetos. El objeto debe tener necesariamente cierto significado, práctico o emotivo para el observador.]<sup>(19)</sup>



La imagen debe ser abierta, adaptable a los cambios; permitiendo que el individuo siga indagando su realidad inmediata.

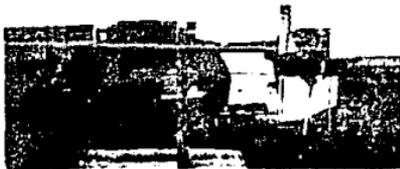
Es nuestro objetivo trabajar con imágenes artísticas en la urbe, por lo que la apariencia del arte no se limita a crear objetos artísticos como un monumento intocable, sino que por su claridad de mensaje, su uso y su integración con el entorno cumplan las necesidades de una apariencia y un objeto comprensible, además el observador debe estar bien orientado teniendo muy clara conciencia de su medio ambiente inmediato.

La imagen colectiva es necesaria para que el individuo actúe acertadamente dentro de su medio ambiente y para que coopere con sus conciudadanos, esta imagen pública es el resultado de la superposición de muchas imágenes individuales.

LO REAL NO SE BORRA EN FAVOR DE LO IMAGINARIO,  
SE BORRA EN FAVOR DE LO MAS REAL QUE LO REAL...

LO HIPERREAL.

Boudrillard.





### 1.2.3. Elementos de la imagen urbana

La ciudad puede ser organizada alrededor de un conjunto de puntos focales, o partiendo en regiones ligadas mediante rutas que se recuerden.

Los elementos de identidad que tomaremos para calificar a nivel general la estructura urbana son según la definición que hace Kevin Lynch<sup>(14)</sup>, y los clasifica dentro de cinco tipos a saber: sendas, bordes, barrios, nodos e hitos. A estos elementos los define en la forma siguiente: 1 SENDAS.- Son los conductores que sigue y observa la gente y conforma a éstas señales se organizan y conectan los demás elementos. Pueden estar representados, por calles, canales, senderos o vías férreas.

2.-BORDES.- Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad o fronteras como ocurre en el caso del contorno de una ciudad trazada por el agua, por una muralla o por una playa.

3 BARRIOS.- Son sitios en los cuales el observador entra en su seno mentalmente y son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica. Esto parece depender no solo del individuo sino también de la ciudad de que se trata.

4 NODOS.- Son los puntos estratégicos de una ciudad a los que se puede ingresar y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. son también los sitios en donde se dan concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne gente, un cruce o el sitio de una ruptura.

5 HITOS.- Se trata de claves de identidad e incluso de estructuras usadas frecuentemente y pa-



rece que se confían cada vez más en ellas a medida que el trayecto se hace más familiar, por lo común se trata de objetos físicos que sirven como punto de referencia.

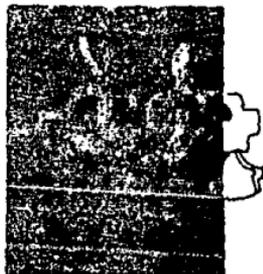
Ninguno de los elementos existe aislado. Los barrios están estructurados con nodos, definidos con bordes, atravesados por sendas y regados por hitos. Por lo regular los elementos de la imagen urbana que se proponen aquí según la definición de Kevin Lynch se superpone y se interpenetran de tal forma que es preciso ubicarlos con claridad.

#### 1.2.4. El arte urbano

La imagen urbana actualmente tiende a degenerar las condiciones de vida y el crecimiento de la ciudad se ha convertido en un fenómeno caótico e irreversible, por lo que la sociedad demanda la participación cada vez mayor de los artistas plásticos a formar parte de un grupo interdisciplinario para que a través de las técnicas que ellos manejan según su disciplina ofrezcan alternativas para humanizar mas a la ciudad, es decir el arte como objeto social.

El arte urbano puede hacer de la ciudad un lugar deseado; tratando de transformar el espacio urbano y resolver las necesidades de identidad, ampliando el número de opciones de orientación en una ciudad tan caótica como México. Resolver de alguna manera las agresiones que sufre el hombre provocadas por este caos.

" La ciudad como hábitat y las artes como forma ritualizada y los flujos de presión que van de la naturaleza hacia el hombre y de ésta hacia aquella, originando normas de conducta en las que se funden la función con la expresión y la acción con su significado".<sup>(15)</sup> Según Oscar Olea en este párrafo nos da la clave para tratar de proponer en este sentido una solución.



La ciudad debe cambiar de forma según las condiciones imperantes del momento. Para esto deberá existir para el hombre momentos de adaptación y asimilación paulatina de su nuevo entorno, pero en la Ciudad de México estos cambios han sido tan bruscos (las grandes inundaciones, las construcciones de grandes calzadas y ejes, el terremoto del ochenta y cinco, entre otros) que no existe tiempo para adaptarse a estos cambios provocando en el individuo un alto grado de desorientación y una sensación de sobra por lo desconocido. La ciudad afecta la capacidad del individuo impidiendo su cabal desarrollo. El arte en general puede y debe contribuir a contrarrestar.

El objeto artístico debe ser el punto de transformación que ofrezca al hombre los elementos para transformar su medio ambiente inmediato, como consecuencia de su realidad. El hombre común no percibe su realidad como un todo urbano; solo lo entiende a partir de lo que conoce y en función de un circuito de enajenación que se da de la siguiente manera.

DORMIR ( donde vive ) → TRANSPORTE ( por donde pasa ) → TRABAJO ( donde labora )

Existen algunos individuos que el conocimiento que tiene de la ciudad es parcial o está limitado que no entiende a la ciudad como un problema; sobre todo si la zona en la que se mueve no existen problemas de contaminación, de tráfico, de exceso de información, etc.; o por lo menos eso cree; sobre todo ciertas clases privilegiadas que viven en la zona "mas transparente del universo". La ciudad en la actualidad ya no es un fenómeno natural es decir ha perdido su



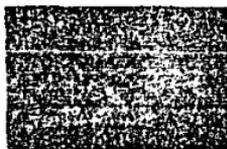
naturaleza. La ciudad aparentemente ofrece protección , servicios y bienestar para el hombre con el afán de transformar su naturaleza.

El hombre en este afán ha caído en una contradicción, ya que sacrifica todo lo que le es propio en aras del funcionalismo.

México, ciudad de contaminación visual, sonora y atmosférica; ciudad falta de espacios abiertos, fealdad, caos, desorden arquitectónicos, suciedad y abandono es inspiración de poetas y artistas, sobre todo como ejemplo de lo inhumano e inhabitable.

La ciudad ha cedido espacios al automóvil a un nivel desmedido creando verdaderas urbes peli-grosas y feas aliadas a la construcción de viviendas "de interés social" que hacen del hábitat natural un engendro. El arte público debe ofrecer alternativas de descanso espiritual y social, ver a la ciudad como un objeto artístico que no tan solo se mueva en el marco de lo funcional sino que ofrezca alternativas visuales, de espacio social y de convivencia, retomando los valores auténticos de nuestra naturaleza.

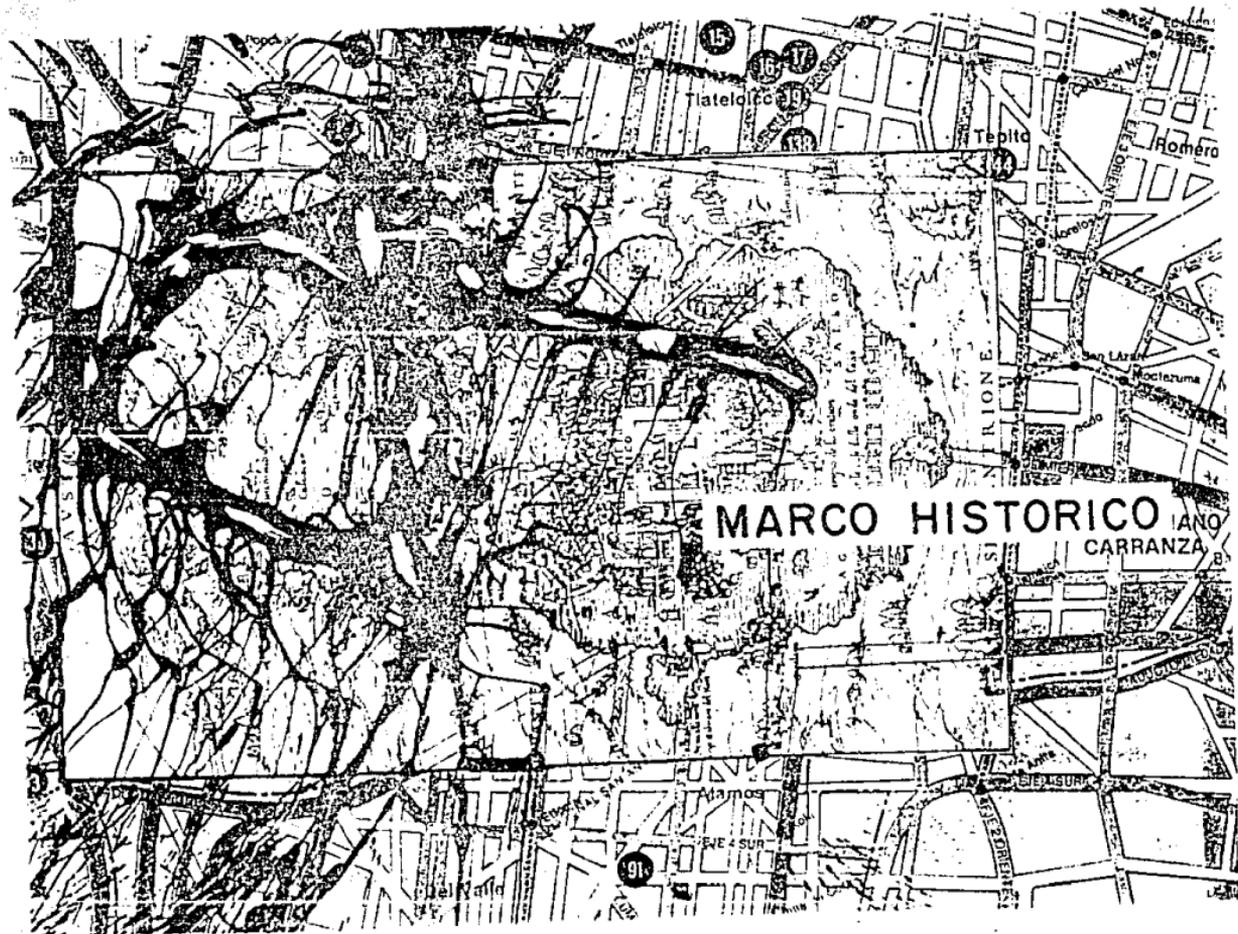
En septiembre de 1985 bastaron unos segundos para darnos cuenta que la Ciudad de México no podía seguir resistiendo mas embates y sufrió un colapso en su estructura. Todo estaba en crisis; las etapas de reconstrucción por primera vez en muchos años pretendieron humanizar el entorno inmediato de algunos sitios, en los cuales se consideró a el arte como elemento íntegro de lo urbano, y de esta manera el artista pudo participar en la concepción de los espacios habitables, tal es el caso de la colonia Guerrero, el barrio de Tepito, entre otros. Se organizaron algunos grupos de artistas para tratar de incidir en estas áreas creando a partir de la



experiencias de los afectados por el terremoto (arte participativo) y de esa manera objetiva brindaronles la posibilidad de transformar su espacio inmediato y darles los elementos para la transformación del espacio urbano. En este caso el arte es útil para la comunidad en un sentido riguroso ya que todo ello es necesario para la comunidad; debemos entender que el arte urbano no consiste solo en colocar objetos con un valor estético "monumentalistas" sin antes hacer posible la participación de la comunidad en su concepción, ya que, no modifican en nada los criterios que se han venido dando, el verdadero arte urbano se debe a la conformación de espacios públicos revitalizándolos, regenerándolos y conformando áreas de la ciudad que nos permitan identificarnos y ubicarnos.

Las diferentes delegaciones (el estado) hasta el momento solo ha planteado propuestas a nivel decorativo para tapar la fealdad y los motivos que se expresan no tienen nada que ver con nuestra cultura, con nuestra identidad; por otro lado esos muros son usados como sitios para propaganda, en la época de votaciones.







## ANTECEDENTES

### 2.1.1. Orígenes

Habían partido de la legendaria aztlón (junto a las garzas) ciudad ubicada en medio de un lago rodeado de carrizos y cubierto de chinampas, en la época en la que se llamaban atiacachichinecas; una nación completa en busca de una señal divina dicha por el dios huitsilopóchtli que indica el lugar donde debían asentarse para prosperar. La señal "una águila parada sobre un nopal desgarrando una serpiente". Allí era el sitio divino donde deberían establecerse. Los peregrinos partieron por el año de 1111 a la orden de salida de su antigua patria, por Mexitli, que prometiéndoles ser su guía les mostraría el camino a seguir; la prosección tuvo que llegar primero al Coatepec, Tula, Apasco, Tecpayocan, y para el año de 1319 a chapultepec, el lugar donde se prende el cuarto fuego nuevo; hasta

que por fin son iluminados por la señal en la laguna de Meztliapan, ahí se establecen en varias islas agrupadas en una zona pantanosa cercana al lado oeste al lago de Texcoco, una fracción diciente establece una segunda comunidad, Tlatelolco en otra isla hacia el norte, estas dos ciudades estuvieron separadas solamente por estrechos canales, pudiéndose considerar que ambas eran parte de un mismo complejo urbano.<sup>(16)</sup>

Esta nueva nación decide fundar su ciudad principal en el islote mayor de la laguna y lo llaman México-Tenochtitlan, era por el año de 1325 de nuestra era.

En la lejana época en la que se fundó Tenochtitlan la región estaba ocupada, desde tiempos atrás por tres reinos: los de Ascapotzalco, Culhuacan y Coatlichan con los cuales estaban en constantes guerras, algunas de ellas las perdían y otras las ganaban. Los aztecas (la gente de aztlan) dado su carácter bélico conquistaron y llegaron a ser dueños, no solo del valle sino de toda la altiplanicie.

La ciudad debido a estos conflictos y a las constantes inundaciones no estaba consolidada

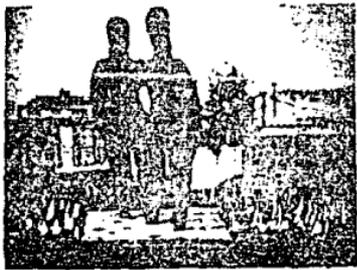


era solo una isla con una primitiva población que se desarrollaba en una extensión aproximadamente de 750 hectáreas.

La extensión de la isla era para el asiento de los templos y las casas principales; las casas en general se formaban en las chinampas que estaban separadas entre sí por canales o callecillas llamadas acalotes, en una traza rectangular planeada en cuatro sectores a la manera de los cuadrantes cósmicos; no fué sino hasta el año de 1440 bajo el reinado de Moctezuma que la ciudad de México-Tenochtitlan se construyó el templo mayor más suntuoso en honor de Huitzilopochtli que sirve como elemento rector para concebir la ciudad como la superficie de tierra que tiene forma de disco y está situada en el centro del universo, distribuido en cuatro grandes cuadrantes o rumbos. Esto es la concretización de una manera de entender el mundo divino de lo humano a través de crear una ciudad a imagen y semejanza

del universo, por eso es que la ciudad está determinada a la lealtad y los ciudadanos se identifican emocionalmente con su entorno.

Por otro lado sus templos y sus calzadas principales están orientadas para hacer coincidir sus ejes con la dirección de la salida del sol en fechas importantes. Son trazadas pues, no solo bajo un concepto Religioso-Político sino para establecer una relación física directamente con el cosmos.





### 2.1.2. México-Tenochtitlan

México se encuentra situado en un valle de fondo plano a una altura de 2250 metros sobre el nivel del mar, sin ninguna corriente fluvial importante, limitado salvo hacia el norte por grupos de montañas. El valle se encuentra flanqueado tanto al este como al oeste por dos valles montañosos al sur por un conjunto de cuencas y sierras al pie de monte, tierras frías de posibilidades agrícolas sanas. Los pantanos de los lagos meridionales de agua dulce (Chalco y Xochimilco) habían sido transformados en una serie de terraplenes o fajas de tierra planas cultivadas, separadas por canales navegables en canoas. Estas parcelas flotantes permitían cultivos intensivos de legumbres. La ciudad estaba edificada en medio de estas chinampas, lo que formaba un hábitat urbano original, ya que era una isla rodeada por chinampas y el acceso y circulación era por aguas en barcas de diferentes tamaños que constituían el único medio de transporte pesado, por otra parte, no conocían sino la car-

ra a espaldas de hombre.

Del centro ceremonial partían tres calzadas que nacían de los costados de Coatepantli, dirigiéndose la oriental al embarcadero de Texcoco, la del sur a Iztapalapa y Coyoacán, la del poniente se unía con Tacuba y a su vez se ramificaba con dirección a Tlatelolco y al Tepeyac dando la posibilidad de dirigirse con rumbo norte-sur. Sus canales permitían alcanzar desde Tenochtitlan una serie de caceríos y a través de una de estas calzadas que la una con el dique que separa las aguas dulces de las chinampas de la porción oriental saladas del lago de Texcoco (embarcadero) posibilitaba muchos otros destinos.

Los problemas que se presentaban en las épocas de lluvia se tratan de resolver construyendo el albarredón en Netzahualcóyotl que tiene una extensión de 16 kilómetros y fué construido de 1446 a 1449 al lado oriente, que si bien no evitó las inundaciones sí provocó cambios en la ciudad ya que se construyó una calzada que conduce a este embarcadero, que mencionamos con anterioridad.

Con estas tres calzadas se forman dos ejes uno norte-sur y otro este-oeste dividiendo en cuatro porciones el valle formando así los diferentes barrios que tenían como nombre, hacia



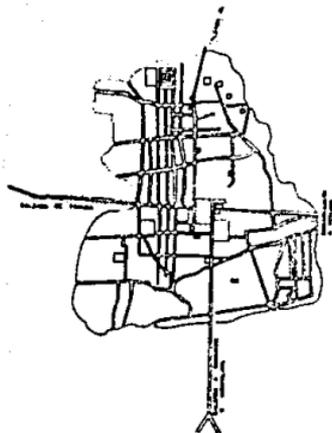
el norte del lado izquierdo Cuepopan, hacia el norte del lado derecho Atzacualco, hacia el sur del lado derecho Teopan y al lado izquierdo Moyotlan.

La ciudad se conforma en torno a estos cuatro barrios que estaban organizados en diferentes bloques de tierra y chinampas que permitían que la vida fuera autosuficiente y tenían una vida espiritual con pequeños templos vinculados directamente con el centro.

Ya para esta época existían conflictos viales sobre todo en la época de festividades y los días de mercado.

En Tenochtitlan la imagen de la ciudad se integra plásticamente: la arquitectura, escultura, pintura pública y decoración se encuentran ligadas de manera que constituyen un todo; la magnificencia de esta ciudad se refiere a la capacidad que se tenía para interpretar los espacios abiertos con relación a los espacios construidos su volumen y su adecuación con el medio en el cual fueron edificados; y el nivel de identidad cultural y el número de elementos distintos que se tenían en esta época permitían al ciudadano localizar con certeza cualquier elemento.





### 2.1.3. La conquista

La mancha urbana ocupa una superficie de 2700 kilómetros cuadrados y tiene una población de 30000 habitantes es decir 90 metros cuadrados por persona. No es posible establecer con claridad para el año de 1521 a 1524 un patron demográfico de la ciudad de México ya que, los diferentes perfiles que se establecen son tentativos debido a las muchas contradicciones que existen en las cifras.

Dentro de lo que hoy es la zona centro la forma es un cuadrángulo y se ven aisladas las poblaciones de Tlatelolco, Tacuba, Azcapozalco, Tacubaya, San angel, Contreras, Tlalpan, Xochimilco, Iztapalapa e Iztacalco.

El conjunto urbano fué destruido en el sitio de 1521 en lo esencial pero la estructura y forma de la ciudad se siguió manteniendo. La capital del virreinato se establece sobre las ruinas mismas de Tenochtitlan, ya que, se dice es el mejor medio de dominio; Establecerse en el sitio del soberano azteca.



no se ejerció ningún control sobre la forma de la ciudad, la planificación en ese momento pasó por una anarquía, ya que, en esta ciudad fundada bajo los auspicios seculares misioneros no presentaba rastros de adecuación, ya que la periferia donde vivían la mayoría se iba al extremo de ser un arrabal con mucha densidad y aglomeración, a causa de chozas y albergues pobres, son escasamente contempladas las inundaciones; siendo este asentamiento solo un acto de dominio; desde luego que los españoles no eligieron el sitio para hacer esta ciudad según sus lineamientos, siendo este asentamiento un lugar no adecuado.

Para 1523 según las instrucciones reales de España que portaba Pedro Urias Dávila decían lo siguiente "se deberá escoger otra ciudad bien localizada como capital para proteger y aprovisionar a los barcos, como para defender el territorio, establecerse cerca de algún río, estar orientadas hacia vientos favorables y adyacentes a tierras ricas"<sup>(17)</sup> estas órdenes nunca fueron ejecutadas.

Al término de la conquista y destrucción de México-Tenochtitlan se inicia la construcción de lo que fue y es la actual ciudad, según traza hecha por Alonso García Bravo, quien aprovecha las tres calzadas existentes y el suelo de relleno construido por los indígenas para hacer la traza de la ciudad de México, los cuatro barrios monumentales aztecas constituyen entonces el asiento de las residencias, e incluso que las chinampas circundantes permanecen como asiento de la población indígena.

Según las concepciones del urbanismo de los españoles. La ciudad recibe un plano cuadrangular que retoma cuando menos los ejes de las principales calzadas y está determinada por una frontera regular (la traza). Durante los primeros años de la colonia

#### 2.1.4. Estructura y crecimiento de México (1600 - 1900)

1600

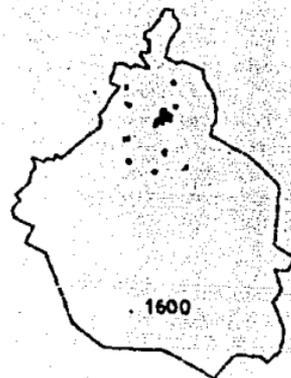
Para este año la ciudad ocupa una superficie de 5475 kilómetros cuadrados y tiene una población de 58000 habitantes o sea: su superficie aumenta en un 20%, su densidad es de 684 habitantes por kilómetro cuadrado. Mantiene sus mismos límites con excepción del norte hacia donde crece integrando Tlatelolco. Las poblaciones circundantes tienen pequeños crecimientos.

Los colonizadores adquieren un control sobre la forma de la traza de la ciudad a principios de este siglo. Cuando la experiencia acumulada "ensayo-error" les permite observar que el origen se encuentra en la traza sobre la que está tratando de edificar; las características del plano en tablero se fué subordinando a la voluntad del centro. Es decir, que las calles dejaron de ser vías que dan forma a las manzanas o bloques y que, en cambio sea el punto más importante la plaza donde irradian las calles como en la antigua Tenochtitlan.

El tipo de propiedad según se establece en los libros de la época se dividía en tres áreas del terreno la ciudad: terrenos municipales, terrenos particulares y terrenos libres, que lo eran mientras alguna persona no lo reclamaba como suyo, ésta situación presenta la opción de usurpar las tierras libres, convirtiéndolas en privadas y en el mejor de los casos en arrendadas.

En México para mediados de este siglo el sistema de adquisición de la tierra hace más fuerte a los particulares que al gobierno provocando un nuevo feudalismo, que eran tan grandes que construyeron sus propios caminos para hacer posible el intercambio comercial. En muy corto tiempo México había sido reclamado en propiedad, por apenas unos cuantos miles de hombres.

Las nuevas ciudades se trazan de acuerdo a la real ordenanza expedida por Felipe II, la cual resume el espíritu español de la época. Los urbanistas españoles diseñaban la traza en función de una plaza que constituida por una gran superficie horizontal, limitada por planos verticales de diferentes jerarquías y niveles expresivos: la iglesia, el gobierno, los comercios y las casas. La plaza es el punto de partida de la vida social, el símbolo que define al barrio y el factor que





1700

En este siglo la ciudad de México ocupa una superficie de 6612 kilómetros cuadrados y tiene una población de 105 mil habitantes o sea que su superficie aumentó 21% y su población 80%, su densidad era de 15880 habitantes por kilómetro cuadrado.

Se observa un pequeño aumento en el tamaño de la ciudad pero especialmente hacia el este. Sus límites son al norte, una legua por república de Chile hasta Tlatelolco; al oriente la Santísima; al sur Doctor Río de la Loza y al poniente hacia Reforma.

A principios de este siglo las secuelas que dejaron las inundaciones provocaron la destrucción de casi todas las construcciones pequeñas, especialmente lo construido por adobe.

Esto problema obligó a pensar en el cambio de la ciudad a zonas más altas que la librarán de la constante amenaza; no pudo ser trasladada por el alto costo de lo ya invertido. Este problema hace que se construya un desagüe, que se hacen con tuneles y sanjas al aire libre a partir de 1780 se empieza a drenar el agua hacia el río Tula; todo el valle desde el valle de Texcoco, este proceso es muy lento cada tiempo de lluvias se repone el nivel del agua en el lago.

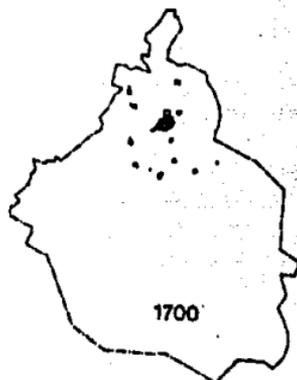
El crecimiento de la población tuvo un desarrollo lento debido a la estabilidad económica, política "aparente" y por la producción de plata que se concentraba su recaudo en esta ciudad.

Las epidemias que se presentaron para mil setecientos dieciocho (cólera) no afectó a la capital en su crecimiento urbano, solo disminuyó el número de personas que era constantemente renovado debido a que se mantenía un flujo constante de gente del campo a la ciudad.

A fines de este siglo no había manufacturas importantes y la industria minera estaba en decadencia (estancada) y la mayoría de las haciendas; que mantenían un sistema feudal y esclavista estaban dedicadas solo a la cría de ganado y a la agricultura que no alcanzaba la subsistencia.

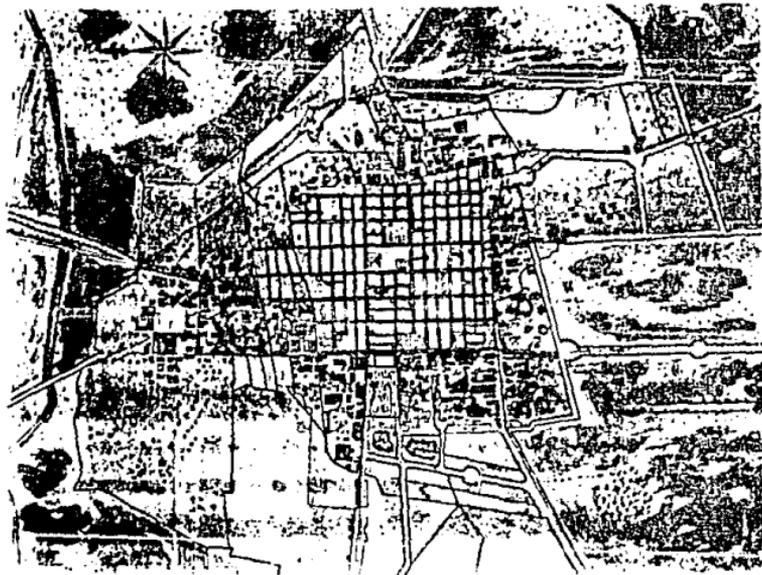
En esta época la estructura urbana trata de ser una retícula ortogonal ordenada y tiene claramente delimitada su traza.

Se construyen diques de contención y también se inicia la construcción de unos grandes acueductos y los caminos reales que comunican al sur, al este y al oeste.



La ciudad de México, la más popular e importante de América durante la época colonial era habitada en el núcleo urbano denominado la "Traza" solo por habitantes favorecidos por el virrey.

El virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco y Padilla, 2º conde de Revillagigedo, decidió transformar la capital novohispana; al efecto encomendó a Ignacio Castera, algunas importantes obras que para su éxito le obligaron a levantar y dibujar varios planos iconográficos de la ciudad de México. Este de 1793 ilustra un expediente sobre la urbe, y es uno de los primeros.



1800

Para este año la ciudad cubre una superficie de 10762 kilómetros cuadrados y tiene una población de 137 mil habitantes; su superficie aumenta a 62.7% en su población a 30.5% y su densidad disminuye a 12730 habitantes por kilómetro cuadrado.

La mancha urbana crece hacia todos lados pero en especial hacia el suroeste; sus nuevos límites son al norte Tlatlalco, alrededor del cual aparecen pequeños asentamientos; al oriente la avenida Circunvalación; al sur, Río de la Loza y crecimientos sobre calzada de la Villa, San Antonio Abad y San Juan de Letran; al poniente Bucareli y asentamientos a lo largo de arcos de Belem hasta Insurgentes, y Reforma al norte.

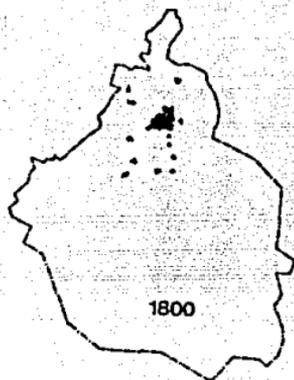
Los problemas de crecimiento de la Ciudad de México se deben a una docena de severas crisis agrícolas; a las guerras de independencia y a las continuas epidemias que aquejan mayormente a las poblaciones cercanas al centro, empujando a los habitantes rurales a las pocas ciudades, a los centros mineros, a los puertos y a las grandes haciendas.

No fué sino hasta la segunda mitad de este siglo, después de la ocupación norteamericana en el año de 1847, cuando la población de México crece a 240 mil habitantes y ocupa una superficie de 14125 kilómetros cuadrados o sea aumenta su superficie en 31.3% y su población 75%; su densidad aumenta a 16991 habitantes por kilómetro cuadrado.

De 1863 a 1867 bajo el dominio de Maximiliano de Austria, en las ciudades empiezan a aparecer las grandes avenidas, se construyen plazas y parques con un estilo europeo.

Para 1876 con Porfirio Díaz se acentúa la forma de la estructura urbana y los grandes caminos que interrelacionan a la ciudad de México con otras entidades. Se empieza a desarrollar las grandes vías de comunicación y aparece el ferrocarril para modernizar las actividades comerciales del centro de la ciudad a las pequeñas ciudades.

El crecimiento que se produce solo se puede establecer a nivel, de que hubo un avance en el crecimiento de la población y en la ocupación territorial de la zona centro ya que de 1600 a 1800 no se tienen cifras exactas. Todas las cifras que se tienen para el período hasta antes de 1938





se debe poner en duda ya que hasta este año las cifras son el resultado de un padron.

Para 1897 la capital de México se divide en cuarteles y se sigue manteniendo el albarraon antiguo embarcadero; se consolida la calzada Iztapalapa; se consolida Tlacopan y aparecen la calzada de Chapultepec y se desecan terrenos por la formación de huertas en San Cosme.



1900

Para este año la ciudad presenta un gran crecimiento, su superficie es de 20,137 kilómetros cuadrados y su población de 541 mil habitantes; o sea que aumentó el 92% su superficie y su población el 225.4%; su densidad de 19 936 habitantes por kilómetro cuadrado.

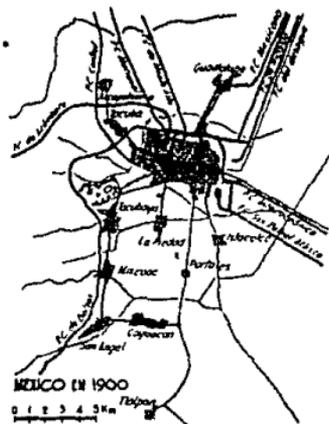
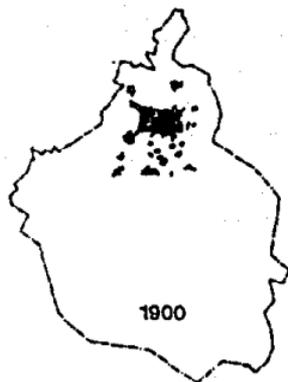
Su mayor crecimiento es hacia el oeste y noroeste, y un poco menos hacia el suroeste. Sus límites comprenden al norte la colonia Guerrero, Oeste de la colonia Morelos y Santa María la Rivera; al este colonia Doctores y Roma; al oeste el sur de la colonia San Rafael.

Al norte se inicia la conurbación de Tacuba con asentamientos a lo largo de las calzadas, México Tacuba y Nonoalco, y al suroeste la conurbación de Tacubaya con asentamientos a lo largo de Reforma Chapultepec y Melchor Ocampo. Todas las poblaciones vecinas presentan crecimiento, los mayores son en Tacubaya hacia su lado norte, después la Villa de Guadalupe hacia su lado norte; Azcapotzalco tiende a ensancharse, San Ángel crece hacia su lado noreste; Contreras hacia todos lados, Tlalpan hacia su lado oeste; crecen también Tetepilco, Culhuacán, Istacalco, Iztapalapa y aparece la colonia Portales, Churubusco y Piedad Valle en la zona suroeste.

Se impulsa la construcción de vías de comunicación como el ferrocarril y se construyen sistemas carreteros predominantemente hacia el norte, noroeste y este, crece la ciudad a través de sus ligas con Tlanepantla y al suroeste a través de Insurgentes; hacia Xochimilco, se hace esencialmente a través de canales entre chinampas.

La ciudad de México tiene una producción a nivel de subsistencia por lo que es necesario el ingreso de producto de los territorios cercanos.

En este año se realiza el primer censo nacional de población y se decide hacerlo cada diez años. Las cifras de crecimiento pueden ser más "confiables" y se levantan un sin fin de estadísticas.





1910

La ciudad ha crecido más hacia el oeste y el proceso de conurbación se acelera.

Su superficie aumenta 47% y su población 33.3%, mientras su densidad es de 17980 habitantes por kilómetro cuadrado.

De lado noroeste Tacuba es ya parte de la mancha urbana y se inicia la conurbación de Azcapotzalco; sigue hacia el este por avenida F.C. nacionales, calzada Nonoalco, Manuel Gonzalez, ahí presenta un crecimiento hacia el norte por calzada Guadalupe. Hacia el noroeste sigue por circunvalación y continúa al este por Francisco Morazán; hacia el sur Lorenzo Bouturini, Doctor Velasco, Doctor Pasteur, Cusuhtémoc; en este punto Tacubaya se conurba a la mancha, después hacia el noreste sigue por Melchor Ocampo, Marina Nacional,

rumbo a Cuernavaca y se une a Tacuba.

Todas las poblaciones vecinas sufren crecimientos, siendo mayores en San Angel que inicia su conurbación con Tacubaya y por lo tanto con la mancha. Las nuevas colonias que se integran son, al norte Cuauhtémoc, Juárez, Tlaxiápan, Anáhuac, Popotla y al sur la Roma sur.

Esta época la ciudad de México crece moderadamente sus problemas y su traza no son distintas de las de Tenochtitlan o de la ciudad virreinal.

El inicio de la revolución cambia la estructura social y afecta la forma de vida de los ciudadanos en México, pero no existen cambios sustanciales en la estructura urbana.



1921

La ciudad y poblaciones vecinas sufren un estancamiento; la superficie de la ciudad es de 46.375 kilómetros cuadrados y su población es de 906 mil habitantes lo que representa un aumento del 15% en su superficie, y 25% en habitantes con una densidad de 19536.4 habitantes por kilómetros cuadrados.

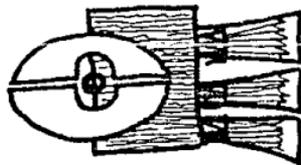
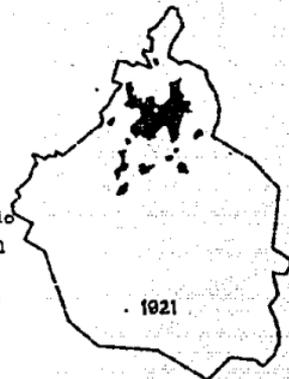
Su crecimiento es hacia el norte entre calzada de Guadalupe, Nonoalco y río Consulado, y hacia el sureste un crecimiento pequeño entre Alvaro Obregón, Insurgentes, avenida Sonora y avenida Chapultepec.

Durante cuatro siglos la ciudad crece moderadamente resistiendo el embate de las inundaciones y temblores característicos en su conformación geológica y a la sombra de la revolución; en este periodo son desfavorables el crecimiento ya que no existe actividad económica.

Es hasta el final del periodo revolucionario cuando las condiciones sociales, económicas y políticas del país permiten y fomentan su desarrollo en lo urbano y comienza a expandirse significativamente ya que la población es atraída a los centros urbanos de producción.

El presidente Calles "reorganiza" al país social y económicamente; sobretodo que hay calma y empieza a haber inversiones, lo que provoca el movimiento de gente para conseguir trabajo en esta capital.

Al norte de la ciudad se estableció la industria, debido al abastecimiento de minerales y maquinarias, ya que la infraestructura ferroviaria se hace allí; como consecuencia de esto se llevan a cabo asentamientos de colonias de clases medias y bajas, alrededor de los medios laborales que generalmente carecen de servicios; mientras el suroeste, tierras altas y fértiles lejanas al lado de Texcoco y sus alrededores, cercanas al centro cívico y al comercio se establecen las clases altas.





#### Década de 1930 a 1940

México hasta antes de los treinta era una ciudad armónica. Se inicia el crecimiento acelerado de la ciudad; la forma más o menos rectangular cuyo lado largo corre de norte a sur y mantiene su tendencia a crecer hacia el poniente.

Su desarrollo se lleva a cabo a lo largo de cuatro ejes principales de abastecimiento:

Al norte la salida Tlalneplantla que representa el abastecimiento de minerales y granos.

Al noreste la salida a Pachuca que abastece de minerales y productos de importación y maquinaria norteamericana.

Al suroeste las haciendas del Valle hacia la salida donde se abastece de materia prima.

Al sureste la salida a Chalco donde se obtienen verduras, azúcar, legumbres e hilados.

Los asentamientos para este lapso son sobre una superficie de 86.087 kilómetros cuadrados y tiene una población 1,230 mil habitantes lo que representa un aumento del 85% en su superficie y de 35.76% de población con una densidad de 14287.9 habitantes sobre kilómetro cuadrado.

Hasta 1930 el 98% de los habitantes residían en el centro y el 2% restante de la población del D.F. habitaba en las delegaciones de Coyoacán y Azcapotzalco.

Se desencadenan actividades industriales y comerciales. Además, que vienen a refugiarse los capitales privados salvados por los propietarios terratenientes afectados de la reforma agraria después de los treinta.

El conglomerado urbano alcanza proporciones que empiezan a preocupar y se aumenta el flujo de inmigrantes acelerando todavía más el crecimiento natural; aparentemente fué controlado, pero estudios realizados indican que en la década 1930-1940 la inmigración es responsable de la mayor parte del crecimiento de la ciudad.

Es a partir de 1940 que la dinámica del desarrollo urbano de la capital genera una intensa corriente de migración en el interior de la república y a que surgen demandas crecientes de espacio, viviendas y servicios urbanos; y florece un mercado de oportunidades inmobiliarias que trans-

forman las características hasta entonces vigentes, trayendo como consecuencia que la mancha urbana se extienda y las grandes inversiones oficiales se apliquen a las demandas para su extensión.

La urbe se vuelve un producto de especulación y cada vez se extiende más geográficamente. El centro de la ciudad se convierte en sede del comercio y de negocios por lo que los propietarios contemplan la posibilidad de revalorar su propiedad. Por otro lado el 40% de la inversión total del país es efectuada por el gobierno federal.

México se empieza a expandir ya que existe una creciente actividad comercial; en esta década hacen su aparición en México como tendencias que habían de suplir los antiguos usos, el automóvil, el concreto armado y la estética funcionalista, pero que, al ser utilizados de manera irracional han convertido a esta ciudad en una aglomeración monstruosa.

Salta a la vista lo absurdo de la política que privilegia el uso del automóvil, canalizando por ello los mejores recursos y mantiene a nivel de ineficiencia permanente los transportes. No obstante, es una política reiterada y sostenida por todos los regímenes desde mediados de los treinta hasta la fecha.

En términos generales en esta época se observa que la zona norte y centro se concentra la población; mientras que al sur se localizan dispersas a lo largo de Insurgentes y calzada de Tlalpan, con un gran hueco al centro de esta de tierras de cultivo; a lo largo y paralelo del eje Tlalpan se localizan una serie de poblados con pequeños crecimientos lo mismo que al sur de este eje. Al lado oeste se localiza a la zona de las Lomas de Chapultepec todavía semi aislada.





#### Década de 1940 a 1950

Durante este periodo la mancha presenta una forma mas o menos trapezoidal, cuya base mayor queda al oriente desde la colonia Nueva Atzacualco a Coyoacan y su base menor al poniente desde Azcapotzalco a las Lomas de Chapultepec y se aprecia el comienzo de su desarrollo al oriente.

Hacia Tlalneantla presenta un crecimiento irregular siendo hacia el oeste mas uniforme y de mayor tamaño, y hacia el norte muy poco.

El eje noreste presenta un gran crecimiento hacia el este y hacia el norte de este eje. En la zona intermedia a estos dos ejes se llevan a cabo asentamientos que tienden a unirlos.

El eje que hace Insurgentes se desarrolla en pequeñas prolongaciones hacia el oeste; se crea la ciudad universitaria y algunos nucleos aislados de la zona del pedregal de San Angel y Conterras.

El eje que hace la calzada de Tlalpan crece hacia el sur ligando a Tlalpan y otros poblados; se observa gran desarrollo en los poblados de Iztapalapa. El eje poniente que hace la carretera que va a Toluca crece hasta los limites del estado de México y se integran a la mancha.

El eje oriente ( Veracruz ) comienza a desarrollarse, en comparación con las etapas anteriores se observa una tendencia a ocupar los huecos en toda la mancha.

Aparecen los ejes comerciales claramente: el eje Madero-Júarez-Reforma que se convierte en el mas importante de la ciudad; paralelo a este, en su sección Madero, se encuentran dos sub-ejes; al norte la calle cinco y al sur 16 de Septiembre; también se observa un eje norte-sur en la calle Pino Suárez, de Cuauhtémoc a Mesones y comienza a aparecer lo que será el eje comercial de Insurgentes.

En la ciudad de México tuvo lugar desde antes de 1940 una importante definición de sus funciones ocasionadas por el comercio, que formaron la fisonomía y uso urbano. Durante la expansión urbana la función mixta de comercio y servicio se vió fortalecida. Después de los cuarenta México recibe muchas inversiones extranjeras principalmente gringas, lo que permite un desarrollo industrial y el mercado de mano de obra se amplia y se diversifica, aparte la actividad económica aumenta sobre todo los servicios, que sin lugar a dudas son los más dinámicos.

La población de la capital que trabaja en los servicios a aumentado lentamente hasta 1940, después muy rápidamente.

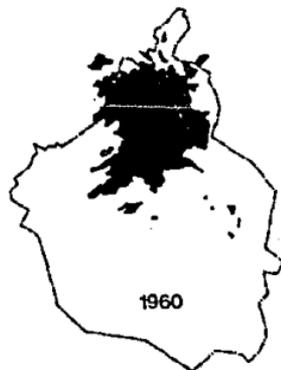
#### Década de 1950 a 1960

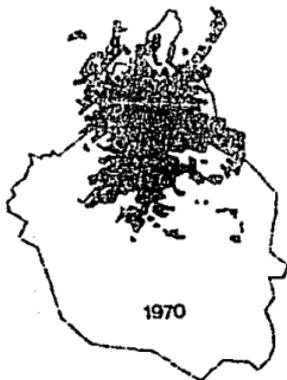
Durante este periodo la mancha rebasa al norte, este y oeste los límites del D.F., alcanza una superficie de 314.151 kilómetros cuadrados y una población de 4,887 481 habitantes con una densidad en el D.F. de 15558 habitantes por kilómetro cuadrado. En esta década los mayores crecimientos son al noreste, en segundo lugar al sur y suroeste en tercer lugar al este, en cuarto lugar al este y en quinto al noroeste.

Al norte se integran las poblaciones de Naucalpan, Tlalnepantla, Santa Cecilia, Tenayuca y Xalostoc. Hacia el este comienza el desarrollo de ciudad Nezahualcóyotl; al sureste se integran Iztapalapa e Iztacalco y al sur presenta grandes crecimientos Tlalpan y Xochimilco.

Los ejes comerciales crecen y suben de valor; los ejes Pino Suárez y San Juan de Letran que aparecen en la década anterior pierden su importancia y se integran a la zona comercial del primer cuadro. La conurbación se da tanto en asentamientos regulares como irregulares la mayoría de estos, se dan en zonas carentes de servicios; ubicadas en las laderas y partes altas del valle, la sobrecarga poblacional ejerce una presión que reduce la eficiencia de los servicios.

A fines de esta década pretenden controlar el crecimiento de la ciudad con un cinturón que estaba compuesto de grandes avenidas (el circuito interior), con este circuito se pretendió de marcar un primer anillo siguiendo el modelo funcionalista, y se da "solución" al problema de las inundaciones haciendo un recolector que recoja los escurrimientos naturales y se canaliza hacia el las aguas negras; como consecuencia de sus dimensiones nace el Viaducto Miguel Alemán.





#### Década 1960 a 1970

Durante ésta época la mancha crece más hacia el noroeste, noreste y este; y en segundo término al sur. Más que crecer através de los ejes principales de infraestructura, crece através de comunicaciones secundarias tendiendo a conurbar las poblaciones cercanas, con excepción del noreste, que presenta ambas tendencias; así mismo se observan los límites norte del D.F. ampliamente revasados; los huecos centrales desaparecen y se crean grandes huecos perimetrales.

La población es de 6,997458 habitantes, aumentando 43% mientras que en el estado de México, 2,654769 aumenta \* 32.8% la densidad es de 15148 habitantes sobre kilómetro cuadrado.

Durante este periodo, debido a las restricciones impuestas por el departamento del D.F. se presentan muy pocos asentamientos aprobados, y estos presentan características de localización similares a las anteriores; asentándose al suroeste la localización de las clases altas y en la faja media la clase mediana y al este y sureste las clases más desprotegidas.

Las restricciones para fraccionar y el aumento de la población hacen suponer asentamientos ilegales. El gran aumento de la población en el estado de México provocan grandes problemas de salubridad y servicios.

Para fines de los sesentas se ve amortiguada la expansión de la ciudad en el papel, pero esto es solo un virus que permanece en cultivo y en cualquier momento brota como una terrible enfermedad, ya que, la solución ofrecida por el Estado es crear centros habitacionales en sentido vertical como Nonoalco-Tlatelolco.

Se da también el fenómeno de crecimiento en torno al área centro, es decir, los inmigrantes del interior de la república en primer lugar se alojan en la zona comercial de la merced y en las vecindades de los barrios populares del centro. En segundo término se alojan en la periferia, como una forma de establecimiento definitivo en el norte de Ecatepec, en el oriente en Nezahualcóyotl. Para este tiempo se agudizan los problemas de vialidad y transporte ya que los habitantes de las zonas marginales; que son la fuerza de trabajo, a ciertas horas (horas pico) se tienen que transportar a través de la ciudad. Las autoridades otra vez le juegan al mago y tratan de desaparecer a la gente humilde haciéndola que se transporte por debajo de la tierra, en el "metro".

Década 1970 a 1980

En esta década se observa el mayor crecimiento de la mancha hacia el este. El orden de importancia aparecen la zona sureste, este, noreste y noroeste; oeste y suroeste.

La tendencia de crecimiento conurba los predios vecinos creando infraestructura secundaria.

En general los huecos tienden a rellenarse y la mancha presenta ramificaciones y se convierte en anillos cuyos huecos centrales tenderán a llenarse y así sucesivamente.

La población del D.F. es de 8,309,510 habitantes, un aumento del 119%. En esta década la densidad de México es de 15858 habitantes por kilómetro cuadrado. Así mismo se ven grandes conjuntos habitacionales promovidos por el Estado al sureste, este y noroeste esencialmente, y grandes extensiones en las mismas regiones de colonias populares y menores hacia el sur y oeste; mínimos al noroeste.

Los ejes comerciales durante este periodo se siguen manteniendo los mismos ejes comerciales y se crean dos sub-ejes a lo largo de Insurgentes, el de avenida Revolución y el de avenida Universidad.

El problema de transporte se agudiza ya que la ciudad es tan grande que se necesita una hora treinta minutos en promedio del tiempo de los habitantes para trasladarse de su casa a su trabajo, y lo mismo de vuelta haciendo un total de tres horas. Se continúa con las obras del metro; el circuito interior ya deja de funcionar como una delimitante de la zona urbana, ya que, la mancha lo ha envuelto, y aparece el circuito periférico como un anillo más que pretende ser el contenedor del crecimiento.

Por otro lado se inicia y concluyen las obras de los ejes viales que en su momento pretenden solucionar el problema de la circulación vehicular, el transporte público y los conflictos sociales y urbanos.





#### Década de 1980 a 1990

Después del polémico censo de población que se levantó en los años 90 y dado que aún no se han dado resultados el número de habitantes y el área de ocupación de la mancha urbana puede ser una especulación, las cifras calculadas servirán solo como ejemplo. La ciudad de México y en su zona metropolitana cubren actualmente una extensión de 1254 kilómetros cuadrados y se asientan en ella una población de 18 millones de habitantes; diez veces la población registrada en 1940 época en la que se inicia la expansión, la mancha urbana crece en todas direcciones.

Se inician programas y planos de regeneración y reestructuración urbana para la zona centro y los barrios más populares, pero el planteamiento sigue siendo ajeno a la realidad social del barrio y además, se enfrenta la desconfiada de la población.

Los sismos del 85 no hicieron más que aflorar todos los problemas del deterioro urbano que eran en sí evidentes.

El primer cuadro está dominado por un uso definido de abasto e intercambio comercial, por lo que de una manera muy especial que pretende dar alternativas de comunicación por medio de calzadas, avenidas, vías de circulación continua y los ejes viales permitiendo el fácil acceso, comunicación

y salida. Al ser un espacio ocupado por una población flotante y una población permanente en constante crecimiento; los residentes del sitio no obedecen a los esquemas de convivencia vecinal, se vienen restringiendo las relaciones naturales y esto causa que no exista cohesión social significativa, ni de una convivencia de grupo ni mucho menos de una integración al entorno urbano.

### 2.1.5. Resumen

Hasta antes de 1930 la ciudad de México tuvo un crecimiento moderado y la ciudad tenía todavía unas proporciones naturales y humanas.

México ha sido ciudad de calamidades: epidemias, inundaciones y temblores han sido problemas que la han seguido durante todos los siglos. Ahora tiene los problemas propios del desarrollo y " la modernidad ", de 1930 a 1980 en un periodo solo de 50 años ha multiplicado su población 14 veces.

La construcción prioritaria de vías de comunicación que cada año tienen que alojar unos 200 mil vehículos más la hacen más conflictiva. Basta recordar que en el año de 1940 circulaban solo 48 mil vehículos; en 1950 eran 74 mil; unos 250 mil en 1960, en 1970 unos 800 mil, en los 80 llegaron a circular el millón y en la actualidad superan los 2 millones de vehículos sin contar el sin número de automotores foráneos que penetran diariamente a esta ciudad.

La atención de las autoridades, ha sido perfeccionar las vías de circulación de vehículos, para lo cual se ha construido una red vial de más de 150 kilómetros de largo a fin de completar una trama vial, que resuelva el problema.

La pretendida eficiencia de estos cordones negros de asfalto mal atados, obedece solo a activar los sistemas de distribución y hacer más fluida la circulación a través de sistemas viales como son el circuito periférico, el circuito interior, el viaducto Miguel Alemán y vías radiales en una primera etapa. Luego están el metro con sus diferentes ramificaciones y los ejes viales que están estructurados: como límite el circuito interior, se desarrolla en torno de un eje norte-sur que es el eje central y un eje imaginario oriente-poniente que pasa a la altura de la calle de Tacuba; en tercer lugar un sistema secundario de vías de primer orden como la avenida de los Insurgentes; el paseo de la Reforma; la avenida División del Norte y finalmente el sistema que forma el resto de las calles.

Las autoridades a partir de estos sistemas viales han alentado también una lenta reestructuración de la ciudad de México, pero también le han estado cambiando constantemente la forma; provocando con ello una



constante readaptación de la forma de uso que tiene la ciudad.

El compromiso para con nuestra ciudad es de humanizarla, ponerla a flote y mantener a salvo la vida de la naturaleza, recobrando los signos del hombre en sociedad; exaltando lo humano como prenda y como conducta permanente de nuestra cultura.

Los datos estadísticos los obtuve del estudio de " la ciudad final " hecho por Moreno Toscano, y algunos datos son entre sacados de aquí y de allá siempre con una actitud crítica

TODO SE HA DICHO.

PERO COMO NADIE ESCUCHA,

ES PRECISO REPETIRLO TODO OTRA VEZ

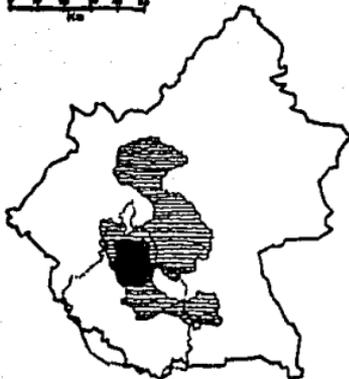
Andre Gide

## EVOLUCION DE LA POBLACION DEL DISTRITO FEDERAL

DELEGACION	1950		1960		1970		1980	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Atoacotzaco	188,596	6.16	372,244	3.62	542,944	7.76	591,939	6.26
Coyoacán	68,952	2.25	156,603	3.20	319,794	4.57	579,281	6.13
Cuauhtémoc	9,720	0.32	19,278	0.39	37,210	0.53	93,885	1.00
Gustavo A Madero	290,826	9.51	701,333	14.35	1,224,536	17.50	1,785,386	18.88
Iztacalco	37,528	1.22	200,066	4.09	480,412	6.87	624,738	6.60
Iztapalapa	74,240	2.43	264,876	5.42	555,980	7.95	1,069,021	15.52
M. Contreras	22,044	9.72	40,876	0.84	99,881	1.43	184,998	1.95
México Alto	18,247	0.60	24,442	0.50	34,172	0.49	49,399	0.52
Alvaro Obregón	125,771	4.11	274,923	5.63	501,836	7.17	906,251	9.58
Tláhuac	19,566	0.64	29,957	0.61	64,454	0.92	145,541	1.53
Tlalpón	32,902	1.08	70,552	1.26	119,079	1.70	223,912	2.37
Xochimilco	47,206	1.54	61,426	1.44	149,335	2.13	260,397	2.75
Benito Juárez	336,649	11.00	521,415	10.67	589,867	8.43	645,309	6.82
Cuauhtémoc	990,572	32.38	996,888	19.78	925,752	13.23	840,279	8.89
Miguel Alemán	420,716	13.75	612,428	12.53	604,623	8.64	534,358	6.71
V. Carranza	375,848	12.29	570,194	11.67	747,513	10.68	820,179	8.67
<b>DISTRITO FEDERAL</b>	<b>3059,183</b>	<b>100.00</b>	<b>488,481</b>	<b>100.00</b>	<b>699,458</b>	<b>100.00</b>	<b>9455,853</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Programa de Ordenación Territorial, Comisión de Conurbación del Centro del País, 1985





## LOS EJES VIALES

### 3.1.1. Origen y descripción general

La morfología y el uso de la ciudad ha estado cambiando constantemente, en la actualidad el elemento que determina la forma y la estructura urbana es la vialidad.

Desde el punto de vista de la vialidad y el transporte México ha pasado por tres etapas: lacustre-terrestre, terrestre y terrestre-subterráneo. La ciudad de México ha crecido y sigue creciendo, hija de la libertad de tránsito y de la libertad de asentamiento, pero fuente a su vez de congestión, desorden e irracionalidad que, en un sistema como el nuestro no se puede resolver los vicios del crecimiento al mismo tiempo que la solución de sus graves problemas.

El sector en el que se desarrollan los ejes viales está delimitado por el circuito interior; ya que, es el sector más densamente poblado y el que entremezcla un sin número de problemas. El tránsito, por decir alguno no es sencillo, y produce unos cincuenta accidentes, con un saldo de cuatro muertos, 53 heridos y daños por 5 millones; tan solo en un día.

La solución del tránsito y el transporte en la ciudad, requieren además de la construcción de obras físicas, como han sido los ejes viales, modificar los patrones de conducta de los habitantes que en gran medida contribuyen a empeorar la situación; la situación se pone de manifiesto en la falta de respeto al derecho de los vecinos y la carencia de responsabilidad comu-

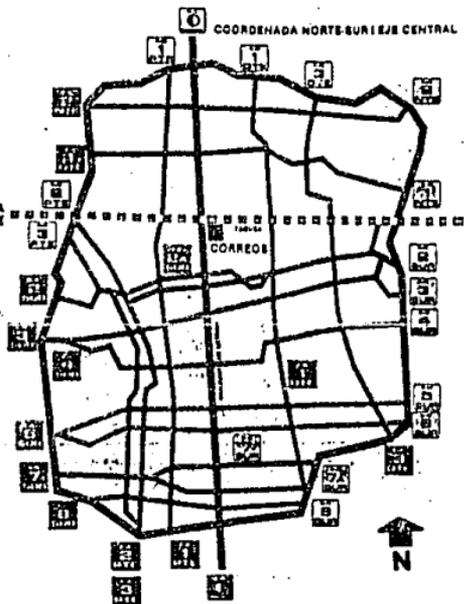
TODOS LOS EJES LOCALIZADOS AL PONIENTE DE LA COORDENADA NORTE SUR SE DENOMINAN EJES PONIENTE, SIENDO EL NUMERO Y EL MAS CERCAÑO A LA COORDENADA Y SU NUMERACION AUMENTA PROGRESIVAMENTE CONFORME SE ALEJAN HACIA EL PONIENTE.

COORDENADA ORIENTE-PONIENTE

TODOS LOS EJES LOCALIZADOS AL SUR DE ESTA COORDENADA SE DENOMINAN EJES SUR, SIENDO EL NUMERO Y EL MAS CERCAÑO A ESTA Y SU NUMERACION AUMENTA PROGRESIVAMENTE CONFORME SE ALEJAN HACIA EL SUR.

TODOS LOS EJES LOCALIZADOS AL ORIENTE DE LA COORDENADA NORTE SUR QUE ESTA CONSTITUIDA POR EL EJE CENTRAL, SE DENOMINAN EJES ORIENTE, LLAMANDOSE NUMERO Y AL MAS CERCAÑO A LA COORDENADA, Y SU NUMERACION AUMENTA PROGRESIVAMENTE CONFORME SE ALEJAN HACIA EL ORIENTE.

TODOS LOS EJES AL NORTE DE LA COORDENADA IMAGINARIA ORIENTE-PONIENTE, SE DENOMINAN EJES NORTE, LLAMANDOSE NUMERO Y AL MAS CERCAÑO A LA COORDENADA, Y SU NUMERACION AUMENTA PROGRESIVAMENTE CONFORME SE ALEJAN HACIA EL NORTE.



taria, deberán ser erradicadas. La educación vial a todo nivel es indispensable para que las nuevas obras sean realmente operantes, específicamente si los ejes viales son una forma nueva y diferentes de tránsito por la ciudad. Los ejes viales tenían como principal propósito mejorar el sistema del transporte colectivo mediante ellos podrán dirigirse a cualquier punto del área del circuito interior, realizándose como máximo un trasbordo. Así mismo, la presencia de los carriles exclusivos y la presencia de autobuses con intervalos "de dos minutos", deberían de hacer el tiempo de recorrido entre dos puntos sea siempre el mismo a todas horas del día. Esto desde luego no se cumple, ya que, no fue proyectado considerando los grandes volúmenes de crecimiento que tiene esta ciudad en la actualidad.

Cuando se diseñaron los ejes viales los autobuses que circularían en ellos eran especiales y estaba prohibido que circularan otras líneas; y a fin de no entorpecer el tránsito normal y fluido el transporte colectivo, no se permitía el ascenso y descenso del pasaje a lo largo de los ejes y las maniobras de carga y des-

carga serían de una a cinco de la mañana.

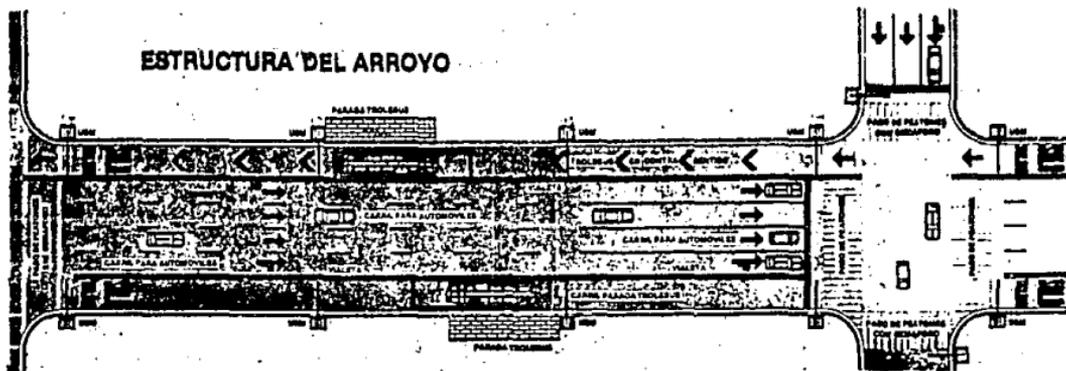
Los ejes viales siguen fraccionando en discontinuo tejido urbano aislando las diferentes colonias o barrios; y hacen muy difícil los desplazamientos de un punto a otro.

El sub-equipamiento dentro de ciertas áreas y la concentración de servicios y fuentes de trabajo en otras porciones de la ciudad provocan la saturación de las vialidades en las horas pico

provocando que el circular por estas grandes calzadas sea mas lento; el individuo permanece más tiempo dentro de sus autos o en un transporte público, observando hacia afuera un paisaje monótono y falta de estímulos de esa forma su nivel de identidad y rendimiento disminuye.

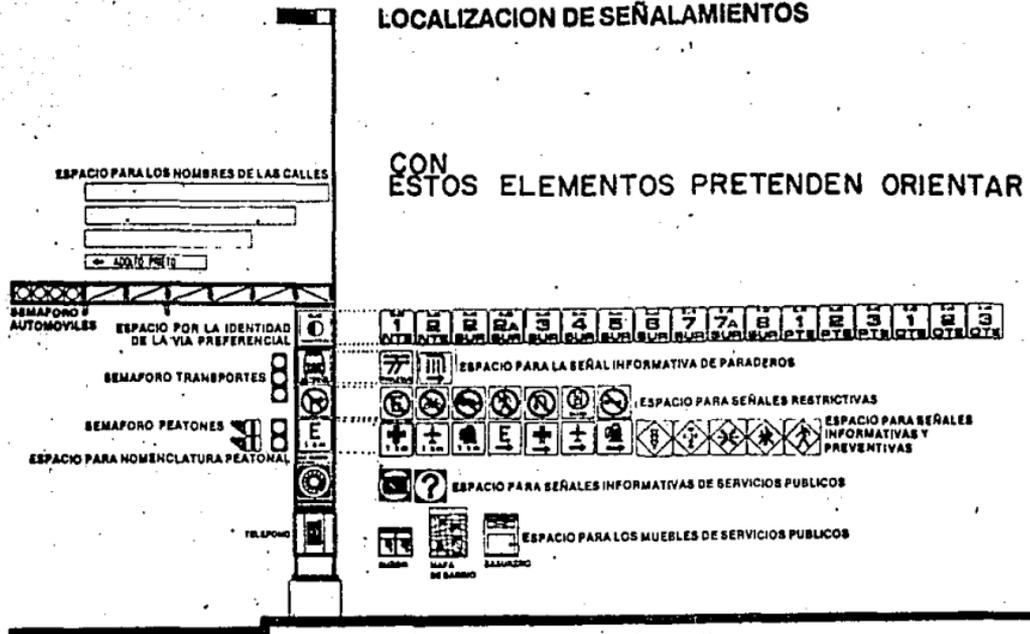
Los nuevos ejes viales cuya longitud terminada se acerca ya a los 150 kilómetros a fin de completar una trama urbana que supera ya los 10000 kilómetros lineales; esta gran red ha permitido aparentemente hacer mas fluido el desplazamiento de los vehiculos de norte a sur y de este a oeste.

Hubo una época en la que solo existía un solo eje norte-sur que bisectaba la ciudad en dos porciones oriente y poniente, y no había ningún eje que atravesara la ciudad de este a oeste; en esta época por la misma proporción y la forma de la ciudad era más agradable.



## LOCALIZACION DE SEÑALAMIENTOS

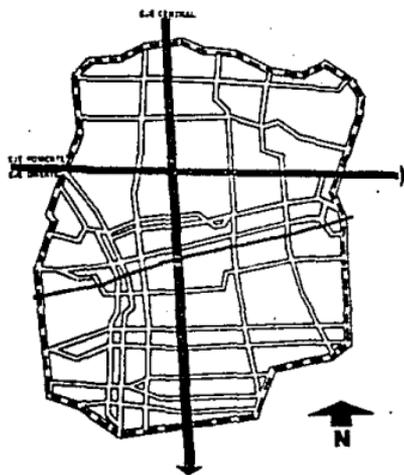
CON  
ESTOS ELEMENTOS PRETENDEN ORIENTAR



La unidad de soporte múltiple contiene información destinada tanto a los automovilistas como a los peatones; además tiene alternadamente teléfonos, basureros, buzones y mapas de barrio y de transporte público. Estos son los únicos elementos que sirven en la actualidad para que el individuo identifique su sector.



## ESTRUCTURA VIAL



### 3.1.2. Vialidad

La estructura urbana que existe en México ha sido diseñada para resolver el problema de vialidad y el transporte y los elementos principales además de los ejes viales son: el viaducto, el metro y el periférico.

El viaducto fué la primera vía diseñada en sentido oriente poniente. Se entubó el río de La Piedad que lleva las aguas del Becerra y las de Tacubaya funcionando también como un gran colector natural. Debido a sus dimensiones se construyeron dos grandes avenidas a sus costados pretendiendo ofrecer fluidez en el tráfico y seguridad; pero solo se convierte en una frontera y sufre de constantes inundaciones por las condiciones de ser el lecho bajo del Valle de México. Aquí tenemos otro sitio para hacer propuestas gráficas urbanas, miles de metros cuadrados de muro.

La construcción del anillo periférico abrió una herida en la ciudad. El corte avanzó sobre los pastizales de Naucalpan; amputó jardines y palacetes en la Polanco y las Lomas, apresuró el derrumbe de las vecindades del Chorrillo y Tacubaya dejando sin patio a muchas casas de San Pedro de los Pinos, derrumbó árboles por Mixcoac y siguió

para los empedrados de San Ángel y se alargó por los espesos y verdes alfalfares de Tlalpan y Coahuilpan. Se dió así una nueva fisonomía de la ciudad de México, importándoles a las autoridades muy poco la ecología y mucho menos el arte.

El metro ha venido a tratar de resolver el problema del transporte urbano al movilizar 5 millones de personas diariamente (1989).

Las 125 estaciones del subterráneo mexicano permiten una mayor cobertura en los principales puntos de la ciudad, cubriendo una longitud de 141 kilómetros.

El metro se ha construido a lo largo de varios años en la primera etapa consiste en la línea

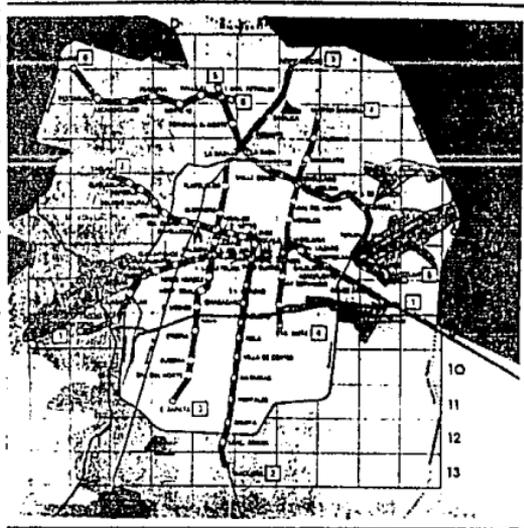
1,2 y 3 (1969-1972) actualmente cuenta con 8 líneas que tratan de cubrir el sector más poblado de la ciudad de México.

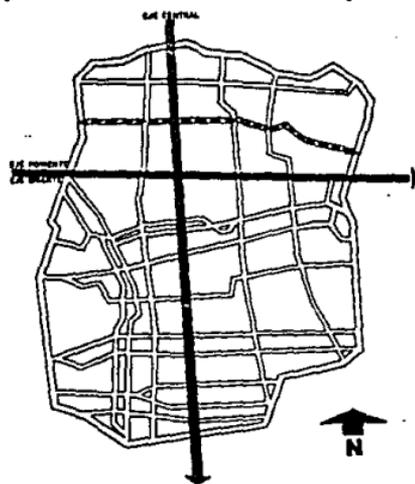
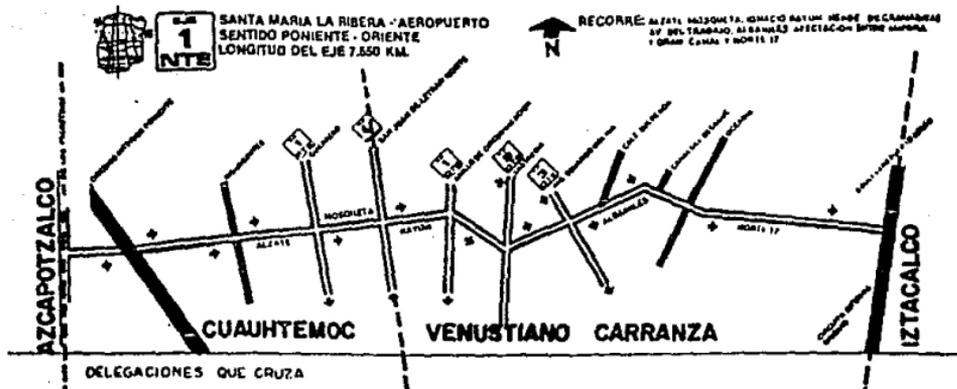
Al construir toda esta estructura vial que ha sido diseñada como un sistema que haga más funcional la ciudad, pero en ningún momento se diseña la ciudad como un hecho artístico. De hecho nadie puede ver a la ciudad como un escenario del arte y mucho menos como un acontecimiento artístico; lo ven básicamente como un espacio funcional, y los elementos de identidad los entienden como espacios o elementos parciales.

La dimensión de la ciudad impone una sola actitud y una participación activa de todos.

El objeto artístico no cumplirá su función, si sigue siendo un elemento aislado o si se pretende que solo lo sea entendido por una élite; la apropiación de la ciudad debe ser inspirada por buscar un sitio para vivir de una manera más confortable y gozarla espiritualmente.

QUIEN SE FIJA EN LA BELLEZA MIENTRAS VIVE A LA INTemperie .





## EL EJE UNO NORTE

### 3.2.1. Descripción, composición y límites

Al hacer un recorrido en todos los ejes viales se puede observar que casi tiene los mismos problemas, escogí este como mero ejemplo. La razón de esta elección la expresé ya en la introducción, con suficiente claridad.

Su localización es en la parte superior del eje imaginario oriente-poniente y atraviesa la ciudad de México de un lado a otro del circuito interior atravesando 6 colonias y 2 delegaciones que están delimitadas por este circuito, por la delegación Azcapotzalco al oeste y la delegación Iztacalco al este.

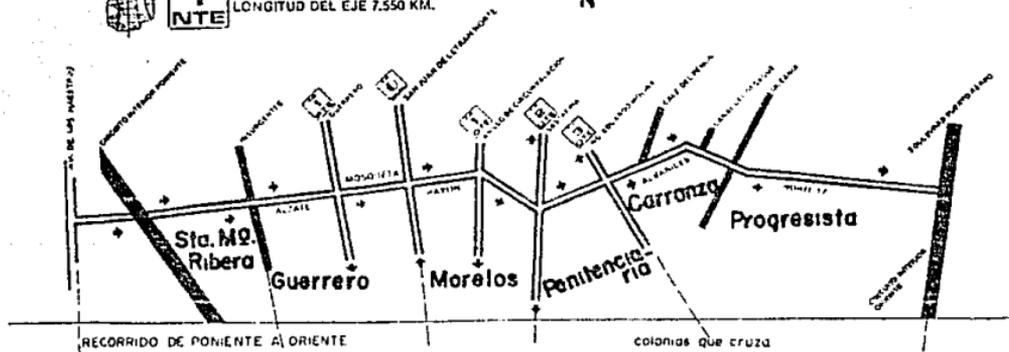


EJE  
1  
NTE

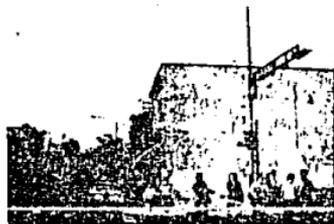
SANTA MARIA LA RIBERA - AEROPUERTO  
SENTIDO PONIENTE - ORIENTE  
LONGITUD DEL EJE 7.550 KM.

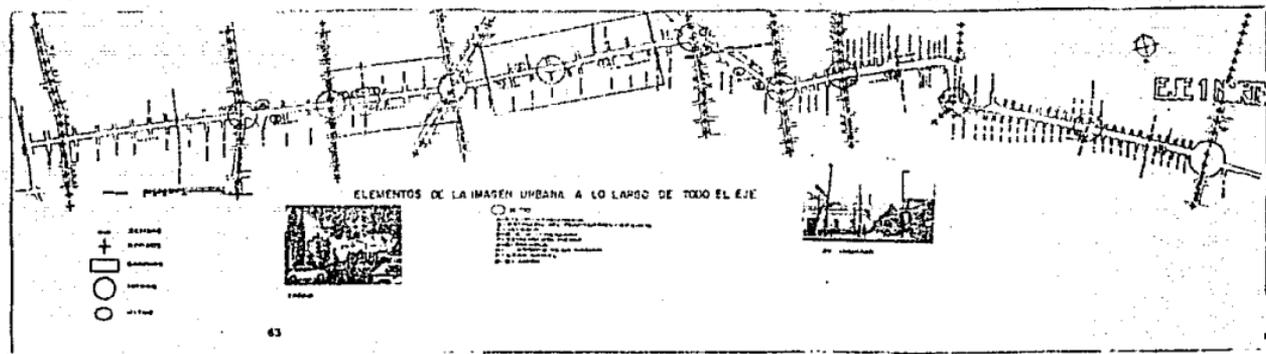


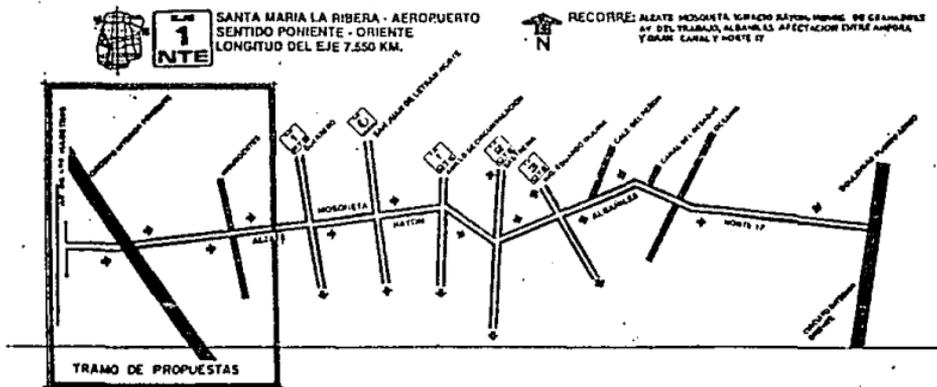
RECORRE: ALZATE, MOSQUETA, KHACHO RAYON, HEROE DE GRANADITAS  
AV. DEL TRABAJO, SIERRILES, AFECTACION ENTRE AMFOYA  
Y GRAN CANAL Y NORIA 17.



Son 6 las delegaciones por las cuales pasa este eje la delegación Cuauhtémoc atravesando en ella las colonias Santa María la Ribera y la Guerrero; la delegación Venustiano Carranza que comprende a las colonias Morelos, Penitenciaría, Carranza y progresista. Su circulación es de poniente a oriente.



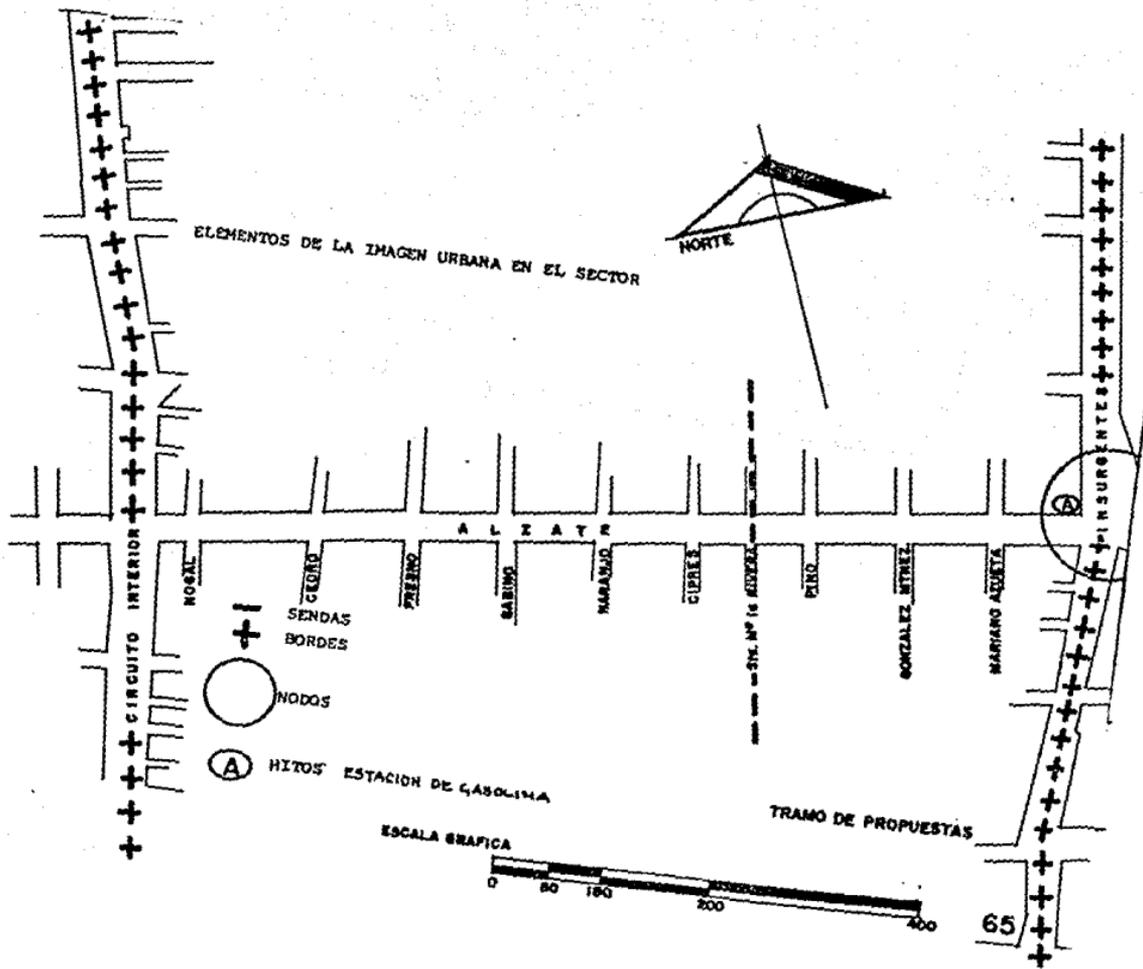




### 3.2.3. Elección de tramo (ejemplo)

A lo largo del eje se reconoció cada uno de los sitios conforme a su nivel de complejidad y problemática y en función de este resultado (encuestas) se eligió un tramo localizado entre el circuito interior poniente e Insurgentes; ya que es el sitio donde se presenta la fachada que no tiene ningún tipo de características formales (muro ciego) y no tiene ningún elemento que identifique al barrio o colonia; ni tampoco se desarrolla una actividad comercial como en el caso de Tepito, la Lagunilla, y Guerrero, por lo que se pueda identificar. De las encuestas levantadas fué la única colonia que no era identificada con claridad, siendo de esta manera el sitio idóneo para plantear mis propuestas.

También existen terrenos baldíos que dan hacia el eje que debido a sus dimensiones (mínimas) no son utilizados, teniendo de esta manera un espacio para colocar el elemento de nuestra propuesta.



ELEMENTOS DE LA IMAGEN URBANA EN EL SECTOR

NORTE

ALZATE

CIRCUITO INTERIOR

NOEL

CECILIO

FRENO

BABINO

MARAJO

GUERRE

PINO

GONZALEZ, MITHEL

MARIANO AGUIA

ESTACION DE GASOLINA

TRAMO DE PROPUESTAS

65

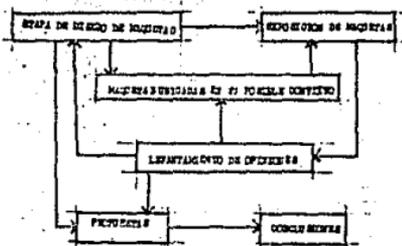
ESCALA GRAFICA



- + SONDAS BORDES
- NODOS
- (A) HITOS



ESQUEMA DE PARTICIPACION



EJE UNO NORTE											
NOMBRE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	NOTAS
OTILIA LOPEZ DE AGUIAR	0	0	0	0	0	0	0	0			
DOMINGO ANGLIO LARA	0	0	0	0	0	0	0	0			
UJUAN FERRO ACOSTA	0	0	0	0	0	0	0	0			
ORACIO ADRIAN LOPEZ	0	0	0	0	0	0	0	0			
LUIS ADRIAN PINEZ	0	0	0	0	0	0	0	0			
Carlos Gonzalez	0	0	0	0	0	0	0	0			
Juan Razo Laguna	0	0	0	0	0	0	0	0			
Emilio Padilla Son	0	0	0	0	0	0	0	0			
Guillermo Paz Olivo	0	0	0	0	0	0	0	0			
Guillermo A. Turo	0	0	0	0	0	0	0	0			no se dan una cosa que se relaciona con el eje
Rodolfo Romeo Serrin	0	0	0	0	0	0	0	0			
Rocio del Carmen Corvillo	0	0	0	0	0	0	0	0			
											de cada 8 casos de los que tengo en este cuestionario
											15/04/1980/MEXICO

ENCUESTAS APLICADAS A 80 PERSONAS

- 0 Afirmacion
- 0 Negacion
- 0 Duda

## CONCLUSIONES

### 3.3.1. Conclusiones finales

Síntesis de encuestas realizadas a 80 personas que habitan sobre el eje uno norte.

El 30% de los entrevistados saben en que delegación se encuentran, el 30% no lo saben.

El 50% identifican con claridad las calles principales que atraviezan el eje; el 40% no lo saben y el 10% lo dudan.

El 40% identifican su colonia por que la conocen; el 25% por algún elemento la identifican y el 35% no saben explicarlo.

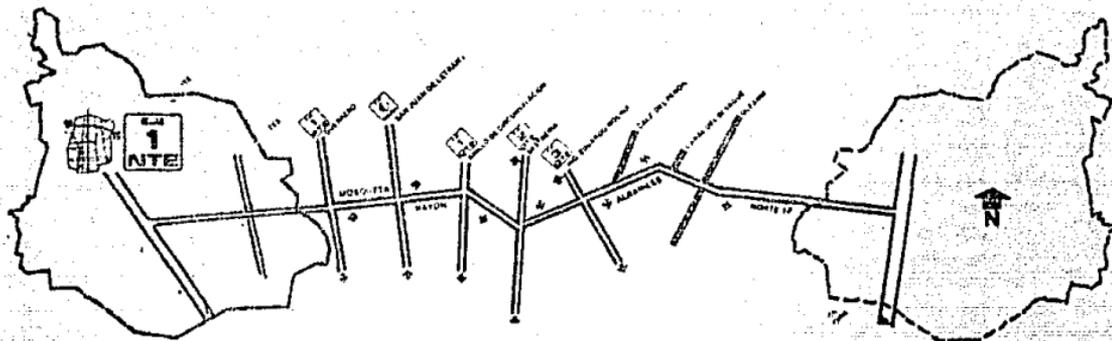
Al tratar de hacer una encuesta a los automovilistas, conductores de camiones, pasajeros y peatones; los resultaron que arrojaron estos fueron alarmantes la mayoría de las personas no les interesa, y los pocos que contestaron contestaban a todo que no sabían, el resultado mas claro en estas encuestas arrojó del 30% de los entrevistados sabe en que colonia está; el 75% no lo sabe y el 5% lo duda.

La mayoría de los dos grupos de entrevistados coinciden en que no existen elementos físicos o sitios con los cuales se puede identificar la calle o colonia en el sector comprendido entre la avenida Insurgentes y el Circuito Interior.

Es obvio que con estos resultados solo podemos concluir que el grado de identificación con su entorno inmediato es menor al 50%; tomando en consideración que viven en el sitio, imagínense a los que no viven allí pero usan este eje y de alguna manera deben identificar algún sitio en especial.

LA CALLE ENTRE NARANJO Y CIPRES ES UNA CONSTANTE A LO LARGO DE ESTE TRAMO





Las propuestas se hicieron en función de todas las consideraciones, conclusiones y encuestas que se vierten en este trabajo, y se plantean en tres etapas.

La primera parte consiste en diseñar unos modelos que sirvan de referencia para levantar la opinión de los ciudadanos del sector.

Estas primeras propuestas tuvieron una etapa de análisis formal y después se hicieron unos modelos (maquetas).

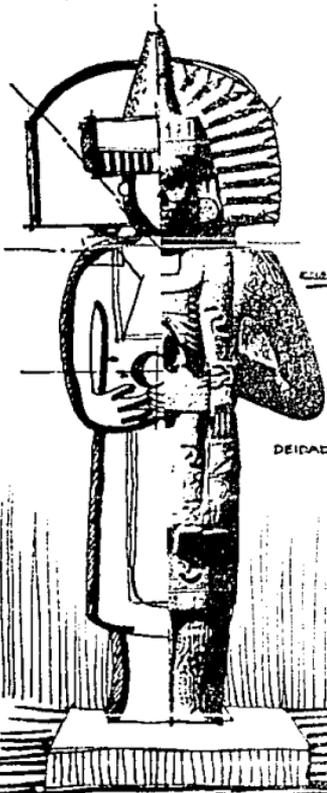
La segunda parte fue construir una serie de modelos escultóricos tratando de interpretar todas aquellas opiniones que arrojaron la exposición de los primeros modelos. Desde luego las propuestas que hago son una interpretación de toda una serie de factores psicológicos, sociales y estéticos.

A las dos partes de esta propuesta se les ubica en el contexto en el cual iban a estar colocados, analizando diferentes perspectivas de las mismas y las conclusiones o modelos.

La tercera parte consistió en tratar de reunir las diferentes opiniones, y determinar la forma de la escultura, a través del diseño participativo, después de algunos intentos y propuestas; Se observa que el ciudadano común no cuenta con el interés ni el conocimiento que le permita aportar elementos para que sea concebida formalmente una escultura. Por lo que el artista debe tener claro que el ciudadano puede ayudar, solo en la construcción de la escultura.

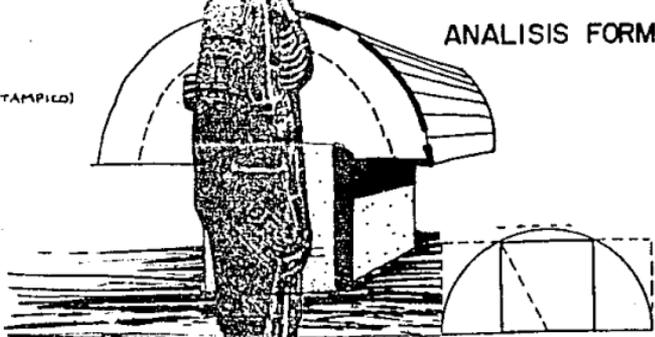
Estas páginas contienen los modelos que se hicieron durante las 3 etapas. Y sirven para motivar a que la gente participara

### PRIMERA PARTE

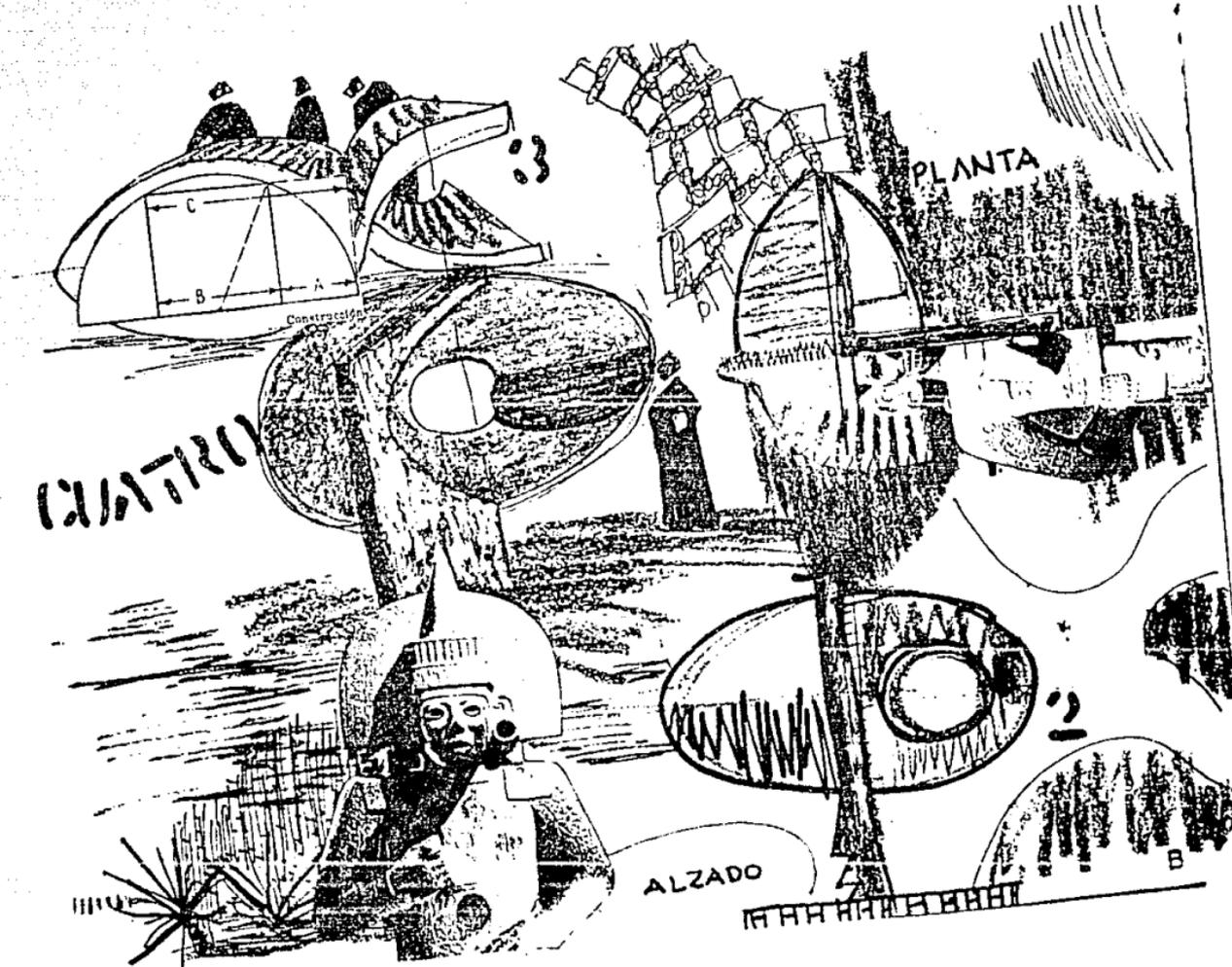


DEIDAD HUASTECA (TÁMPICO)

### ANALISIS FORMAL



LOS ELEMENTOS SIMBOLICOS PUEDEN TENER USO

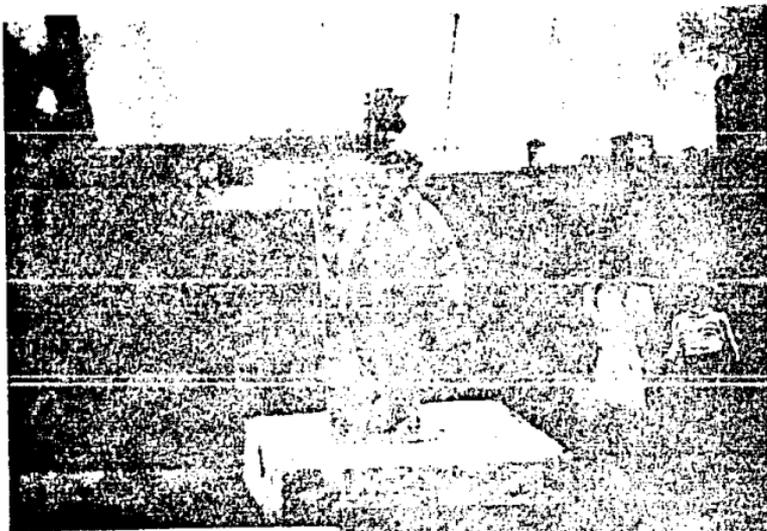


CONSTRUCION

PLANTA

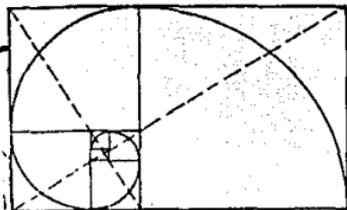
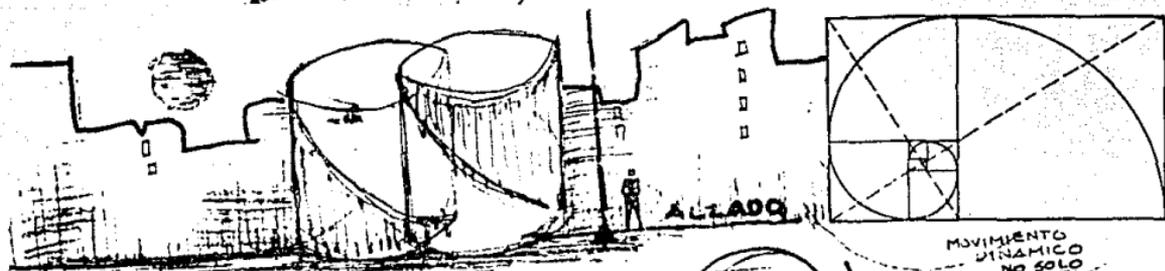
ALZADO

B



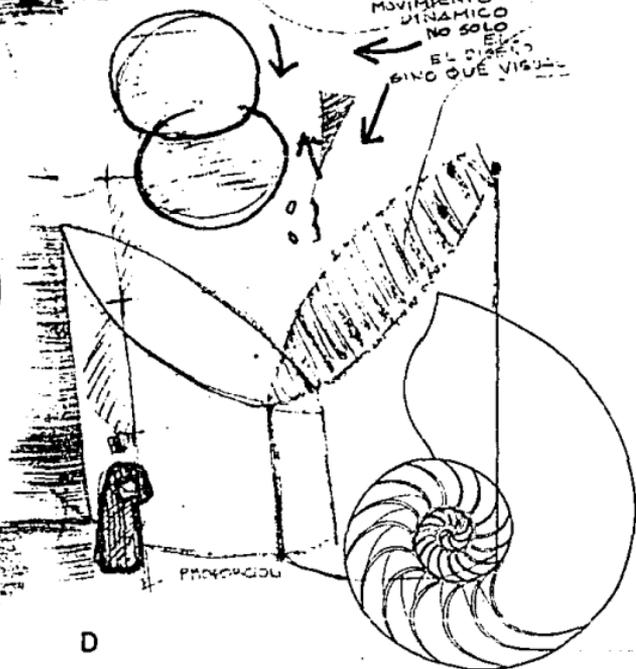
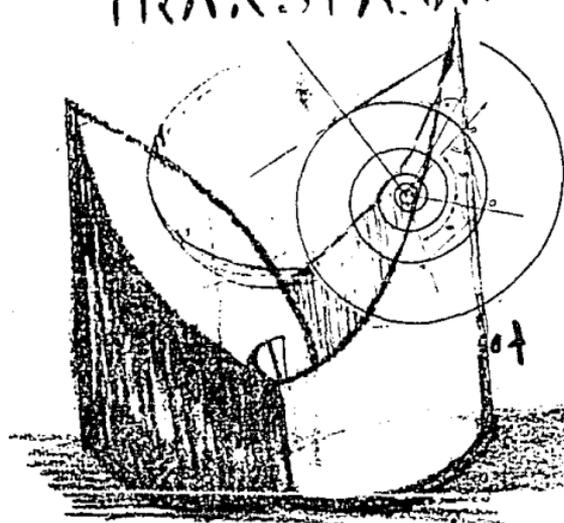
Maqueta del primer  
modelo.  
Esta ubicada en el  
contexto posible



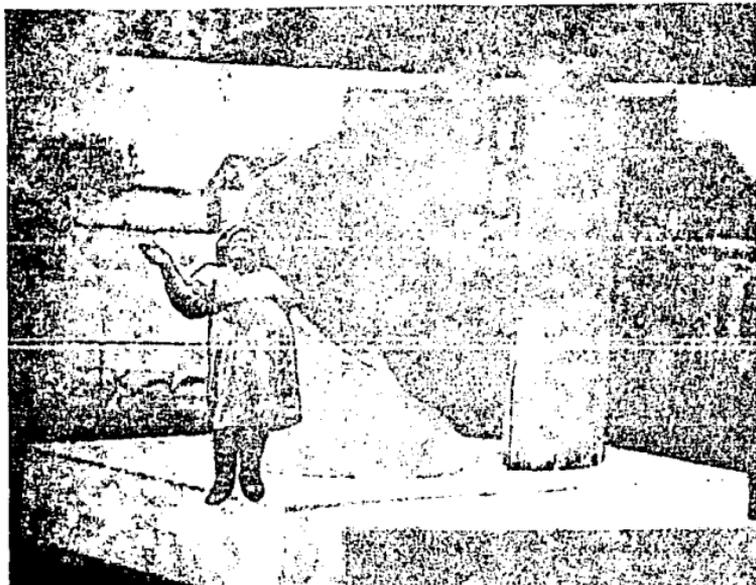


MOVIMIENTO  
DINAMICO  
NO SOLO  
EL  
EL DISEÑO  
SINO QUE VISUAL

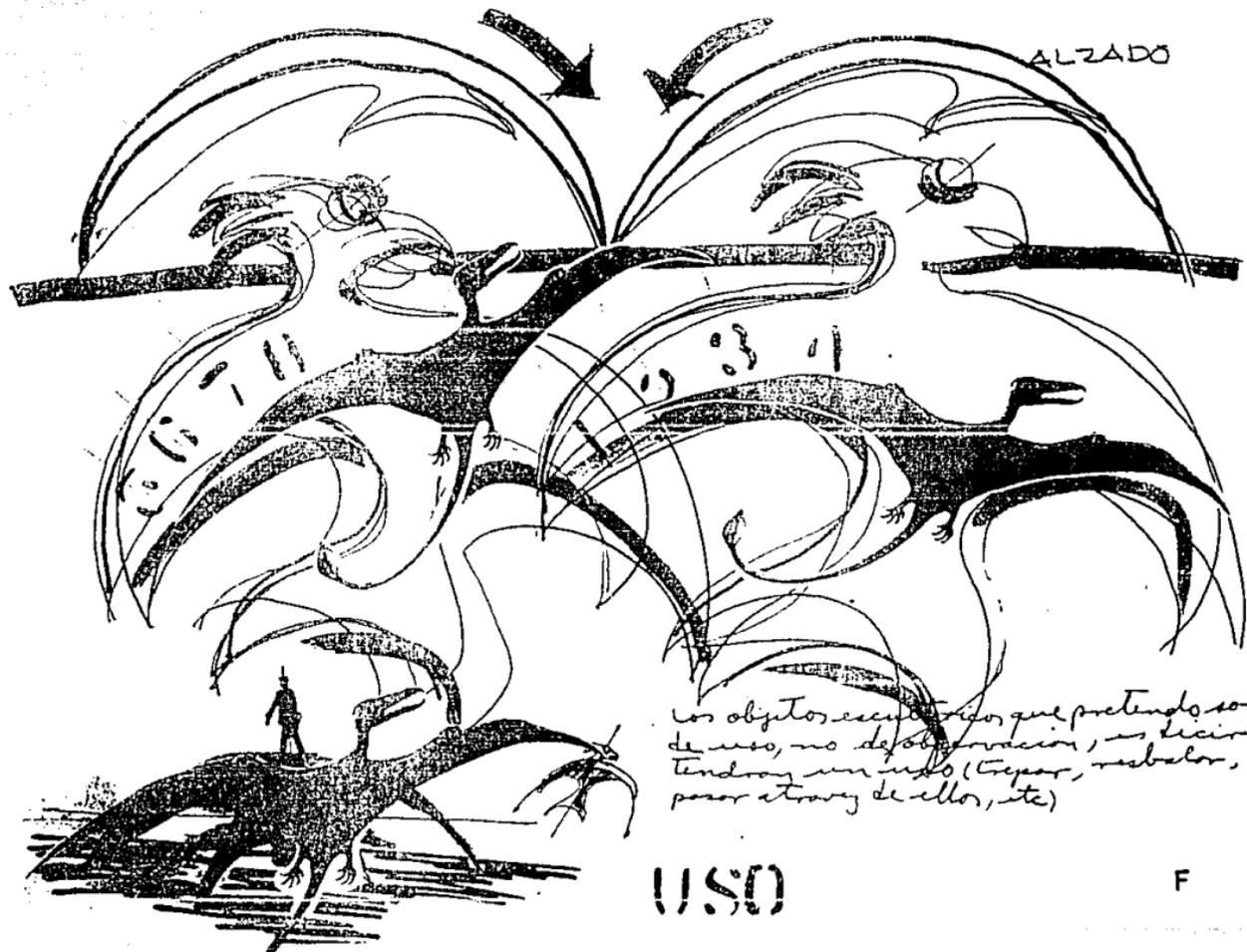
TRANSITAR



D



F

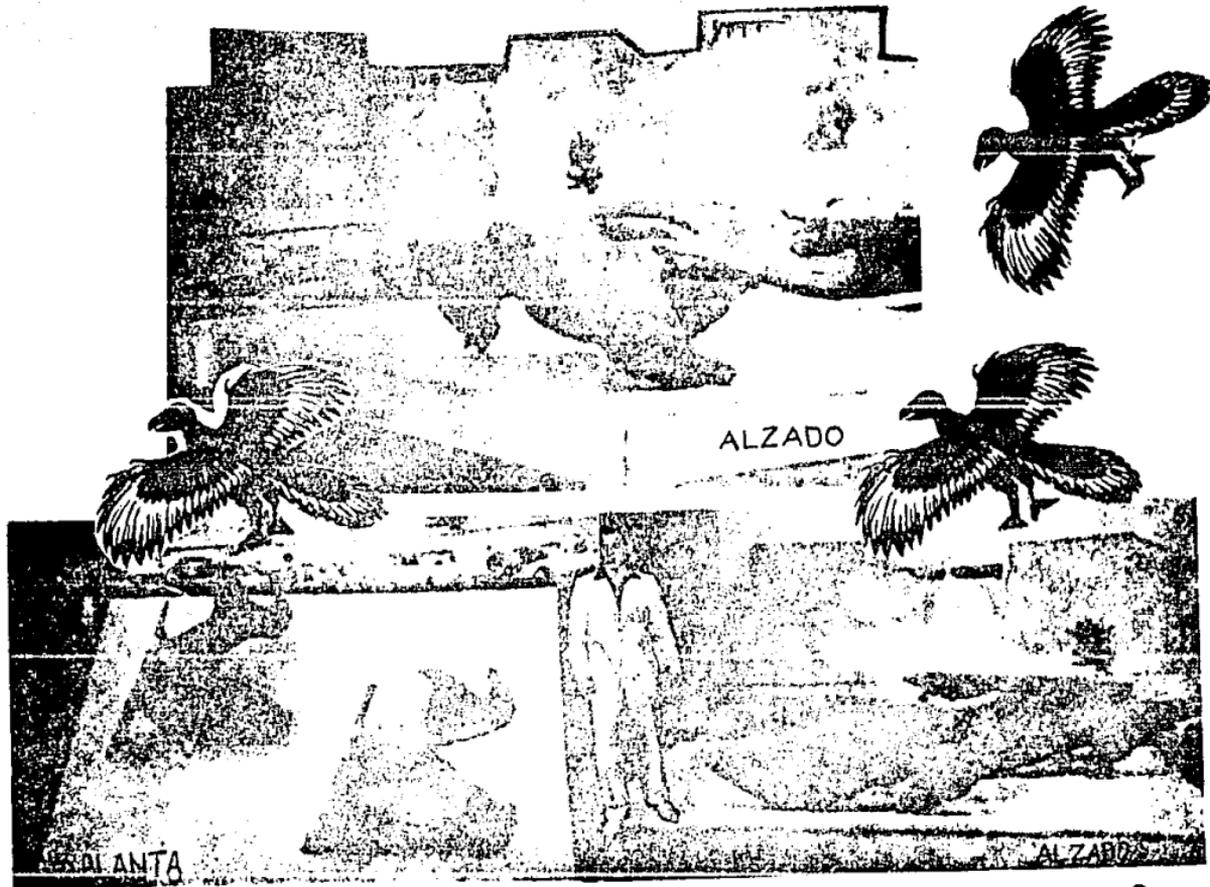


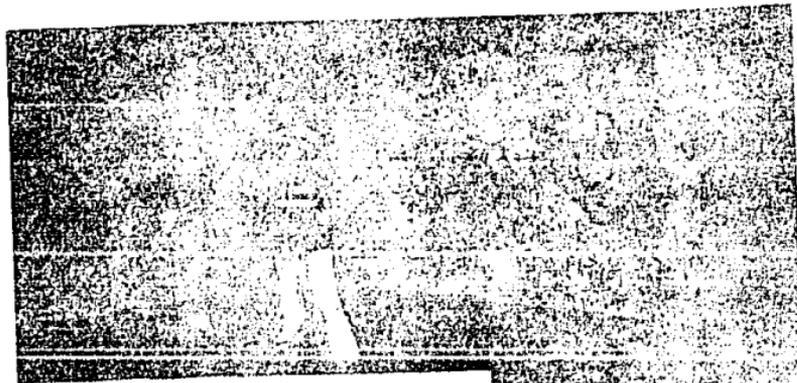
ALZADO

Los objetos, excepto el rido, que pretendo son de uso, no de observacion, es decir tendran un uso (trazar, resaltar, poner atencion de ellos, etc)

USO

F



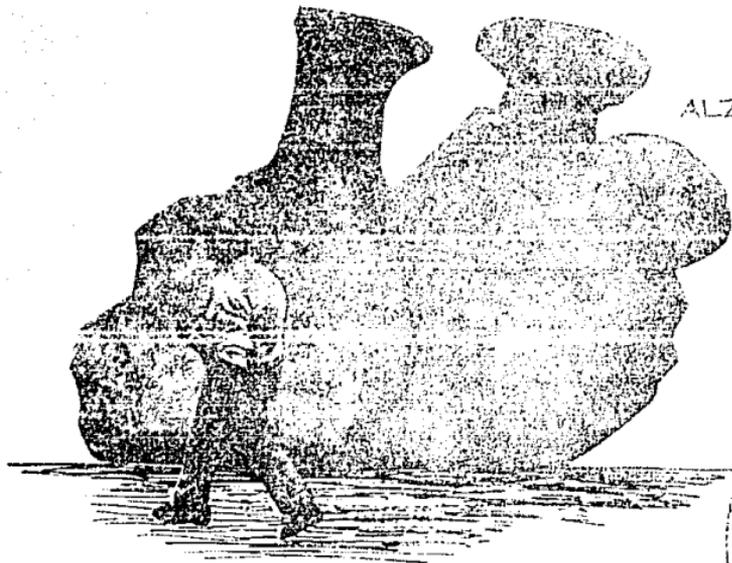


SEGUNDA

PARTE

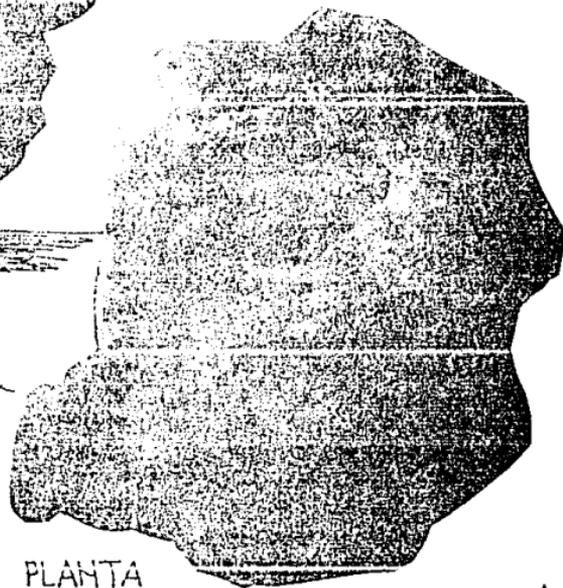
*La producción gráfica deberá estar contemplada dentro de las políticas urbanas del gobierno como parte esencial.*





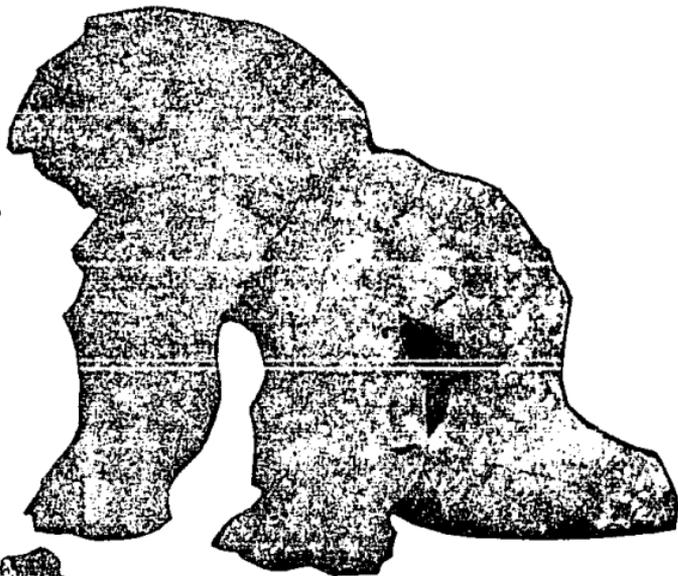
ALZADO

*La ciudad tiene que ser edificada  
dentro de un concepto artístico*



PLANTA

Los modelos son la parte  
experimental de este trabajo



El arte es la expresión más  
perdurable de una cultura, y como  
tal, forma parte de su habitat e  
identidad.

Desde el punto de vista físico se trata de una mancha<sup>(18)</sup> que se extiende permanentemente y aglomera, en una realidad física invisible a pequeñas poblaciones cercanas. Cada vez se hace más difícil decir que és la ciudad de México, dónde termina. No se encuentra una explicación completa en la descripción física sino en el plano de las interacciones que deben existir entre los hombres y las funciones que debe de cumplir una ciudad que se adecúe a lo humano y no a la máquina.

En lo que va del siglo México ha sufrido una transformación espectacular: pasa de una población de medio millón de personas a una metrópoli de 18 millones y pese a tener todos los problemas y las características de sus dimensiones se ha transformado adquiriendo personalidad propia, aumenta infinitamente sus actividades, y varía sus costumbres tratando de mejorar sus servicios públicos y tratando de decifrar las nuevas carencias.

La ciudad es pues el resultado de la superposición de muchas imágenes por lo que el individuo tiende a ver la imagen de la ciudad bajo niveles de complejidad que no le permiten asimilar bien el tipo de mensaje, por lo que, recurriré a dos extremos, complejidad y síntesis<sup>(19)</sup> en la forma de los elementos plásticos, para comunicar de una manera agresiva el símbolo la identidad que se pretende.

El ser humano ha sido lo bastante irrespetuoso con la naturaleza y con los elementos que lo unen a ella como lo es el arte y la ecología. El uso de políticas equivocada que privatizan la construcción de ejes y calzadas sobre la imagen urbana y sobre todo se olvidan del hombre y de como es que percibe su entorno. Recordemos que son 9 metros cuadrados por persona los mínimos necesarios que recomiendan los organismos internacionales y en esta capital el índice es de 0.41 metros cuadrados en promedio por habitante de áreas verdes.

El arte urbano es un arte temporal; rara vez puede usar las secuencias controladas y limitadas; las secuencias se invierten, se interrumpen, son abandonadas o atravezadas, en la mayoría de los casos.

Sobre los resultados de la participación podemos decir que el ciudadano en este caso tiene diferentes características que no tan solo son de índole cultural o económico-político sino, que también va en función de su nivel de participación, por lo que las propuestas gráficas planteadas se expusieron con la finalidad de que el ciudadano externara su punto de vista, conjunta-

mente con el productor plástico para encontrar alternativas gráficas de identidad.

El ciudadano participa en el hecho artístico a partir de elegir, proponer y construir; estando convencido de que su actuar lo conduce a la mejoría de la imagen urbana de su sector o barrio.

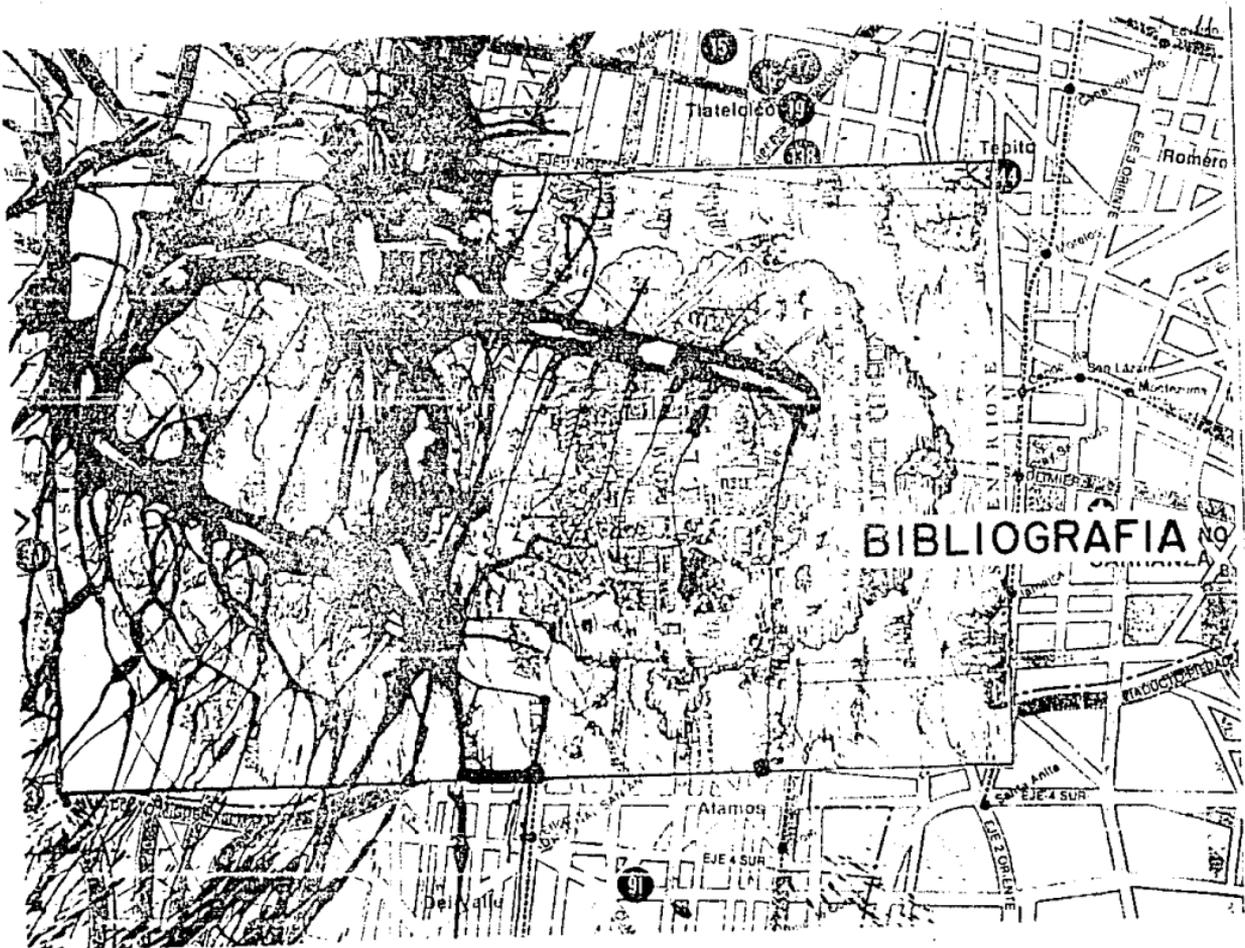
Los modelos artísticos que ilustra la tesis fueron realizados con la finalidad de servir como punto de partida para estimular a los ciudadanos a que los observen y se formen un juicio, y a partir de su crítica y opinión se llegue a conceptualizar a través de un elemento escultórico que exprese su idiosincrasia y cultura, ya que el arte debe ser una disciplina cultural que aglutine las formas y las manifestaciones del pueblo.

No quisiera que esta propuesta se confundiera con "una nueva ruta de la amistad", ya que en ella como la conocemos aparecen esculturas como elementos aislados, desintegrados de su entorno, impuestos y como una manifestación solamente del artista que hace monumentos así mismo. Es bueno hacer esta aclaración ya que este proyecto está dirigido o por lo menos esa es la intención de proponer, ser realmente una propuesta que emane de las necesidades de identidad que tiene el ciudadano, y la forma resultante signifique para los habitantes del sector un verdadero signo de identidad, conjuntamente con la integración de su espacio inmediato a través de propuestas de tipo ecológico ( arte ecológico ).

La propuesta que se desarrolla en el plano nos sirve solo para ejemplificar, que se puede desarrollar a lo largo de todo el eje y a través de todos los demás ejes, calzadas y avenidas de la ciudad.

LA ESTADISTICA ES UNA CIENCIA  
SEGUN LA CUAL LAS MENTIRAS SE TORNAN CUADROS  
Dino Segre.

SEGUN EL ARTE LOS CUADROS Y LAS ESCULTURAS  
SE TORNAN VERDADES QUE SE BASAN EN LA MENTIRA.



# BIBLIOGRAFIA

Tlatelolco

Tepitl

Romero

San Lázaro

Mocztarum

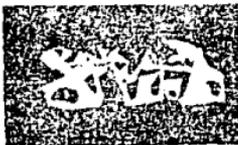
Alamos

EJE 4 SUR

EJE 3 ORIENTE

VIA OCTUBRO





CAMPILLO, SAIZ, ET.AL.  
HOY...MAÑANA.  
LA CIUDAD.  
Revista de Comunidad CONACYT  
# 136-137 Doble.  
Ediciones CONACYT.  
México, D.F. 1982.

CARRILLO ASPETTI, RAFAEL.  
HISTORIA DE LA CIUDAD DE MEXICO DESDE SU FUNDACION  
HASTA SU GRAN DESARROLLO ACTUAL.  
Colección Panorama.  
México, D.F. 1984.

CULLEN, GORDON.  
EL PAISAJE URBANO.  
Segunda Edición.  
Editorial Blume.  
Barcelona, España. 1970.

CLIFF, TAND.  
PAISAJE URBANO.  
2a. Edición.  
Editorial blume.  
Barcelona, España. 1981.

CHERCA COITIA, FERNANDO.  
BREVE HISTORIA DEL URBANISMO.  
Quinta Edición.  
Alianza Editorial.  
Madrid, España. 1978.

DE JUAN, ADELAI DA.  
LAS ARTES PLASTICAS.  
Cuadernos Populares.  
Instituto del libro.  
La Habana, Cuba. 1968.

GAIBANA, OLGA.  
LAS ARTES.  
Revista de Literatura Soviética.  
Impreso en la URSS 1980.

GARZA MERCADO, ARTO.  
MANUAL DE TECNICAS DE INVESTIGACION PARA ESTUDIANTES  
DE CIENCIAS SOCIALES.  
Tercera Edición.  
Colegio de México.  
México, D.F. 1981.

GARCIA RAMOS, DOMINGO.  
INTIACION AL URBANISMO.  
U.N.A.M.  
C.U. México 1974.

GARCIA COLI, JULIO Y SCHUBINAM, MARIO.  
MEXICO URBANO.  
Fondo de Cultura Economica.  
México, 1975.

GILLAM, SCOTT ROBERT.  
FUNDAMENTOS DEL DISEÑO.  
10 Edición.  
Editorial Victor Bru, S.R.L.  
Buenos Aires, Argentina. 1976.

GONZALEZ TOGO, ALBERTO.  
EL DOMINIO DEL ESPACIO.  
Serie Cultura Mexicana.  
S.E.P. Ediciones.  
México, D.F. 1971.





GUZMAN RIOS, VICENTE.  
ESPACIOS EXTERIORES.  
"PLUMAJE DE LA ARQUITECTURA".  
Primera Edición.  
Editado U.A.M. Xochimilco.  
México, D.F. 1988.

HERBERT, SIMON.  
LA CIENCIA DE LO ARTIFICIAL.  
Capítulo III  
La Ciencia del Diseño.  
Apuntes.  
E.N.A. U.N.A.M. 1969.

HIJAR SERRANO, ALBERTO.  
PRODUCCION, REPRODUCCION Y ARQUITECTURA.  
Cuadernos Arquitectura Latinoamericana.  
Universidad Autónoma de Puebla.  
D.I.A. Y U. Junio 1976 # 1  
Puebla, México, 1976.

KRUTIMBERG, NORMA.  
MÉTODOS DE INVESTIGACION PARA TESIS.  
Editado por la U.N.A.M.  
México, 1975.

EL CUERVO. " LE CORBUSIER".  
MODULO 2.  
Primera Edición en Español.  
Editorial Poseídon, S.L.  
Barcelona, España 1976.

LOMBARDO DE RUIZ, SONIA.  
DESARROLLO URBANO DE MEXICO-TENOCHTITLAN.  
I.N.A.H. Ediciones.  
México 1973.

LOPEZ RANGEL, RAFAEL.  
ARQUITECTURA Y DESARROLLO EN AMERICA LATINA.  
Universidad Autónoma de Puebla.  
Puebla, México 1975.

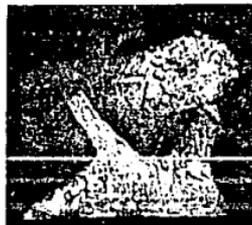
LOPEZ RANGEL, ET. AL.  
MAS ALLA DEL POS-MODERNO.  
CRITICA A LA ARQUITECTURA RECIENTE.  
Ediciones Gustavo Gili, S.A.  
Colección Punto y Línea.  
México, D.F. 1986.

LYNCH, KEVEN.  
LA IMAGEN DE LA CIUDAD.  
2a. Edición.  
Ediciones Gustavo Gili, S.A.  
Colección Punto y Línea.  
México, D.F. 1984.

MARCUSE, HERBERT.  
EL HOMBRE UNIDIMENSIONAL.  
Biblioteca Breve de Bolsillo.  
Editorial Seix Barral, S.A. Barcelona, España 1972.

MARTINEZ, JOSE LUIS, ET. AL.  
AYER... HOY.  
LA CIUDAD.  
Ediciones CONACYT.  
Revista Comunidad CONACYT.  
# 134-135 Doble.  
México, D.F.

MENDIETA ALATORRE, ANGELES.  
TESIS PROFESIONALES.  
1ª Edición.  
Editorial Porrúa.  
México, 1979.



MENSMACHER, MICHEL.  
LA CIUDAD DE MEXICO (PASADO, PRESENTE Y FUTURO).  
Editorial D.D.F.  
México, D.F. 1979.

MILLAN, ANTONIO.  
EL SIGNO LINGÜÍSTICO.  
Primera Reimpresión.  
AMITES.  
Editorial Edicol. S.A.  
México, D.F. 1973.

MORRIS, WILLIAM.  
ARTE Y SOCIEDAD INDUSTRIAL.  
Primera Edición.  
Editorial arte y Literatura.  
Ciudad de la Habana, Cuba. 1985.

MORSE, RICHARD M.  
LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS.  
Volumen I Antecedentes.  
Volumen II Desarrollo Histórico.  
Ediciones S.E.P.  
SEP Setentas # 96-97  
México, D.F. 1973.

NOVO, SALVADOR Y BAYONA PEDRO.  
MEXICO IMAGEN DE LA CIUDAD.  
Fondo de Cultura Económica.  
México, D.F. 1975.

OREGON SANFACILIA, CARLOS.  
MEXICO COMO EJE DE LAS ANTIGUAS CULTURAS.  
Editorial atlante.  
México 1947.



OLEA, OSCAR.  
EL IMPRANTISMO Y LA ARQUITECTURA.  
Primera Edición.  
Cuadernos de la División de Estudios de Postgrado INAP/INAM.  
México, D.F. 1986.

OLEA, OSCAR.  
EL ARTE URBANO.  
U.N.A.M. Ediciones.  
C.U. México, 1980.

ORNELAS DELGADO, JAINE Y SAMANIEGO, VALENTIN.  
ECONOMIA Y URBANISMO EN MEXICO.  
INDEFEC.  
México, D.F. 1975.

PEREZ AVILA, NOE.  
COMO HACER UNA TESIS.  
Editorial Edicol.  
México, D.F. 1980.

PEVNER, NIKOLAUS.  
LOS ORIGENES DE LA ARQUITECTURA MODERNA Y DEL DISEÑO.  
Primera Edición.  
Editorial Gustavo Gili, S.A.  
Barcelona, España 1968.

PIGNATARI, DECO.  
INFORMACION, LENGUAJE Y COMUNICACION.  
Sexta Edición.  
Colección Punto y Línea.  
Editorial Gustavo Gili, S.A.  
Barcelona, España 1977.



PORTOGHESI, PAOLO.  
DESPUES DE LA ARQUITECTURA.  
3a. Edición.  
Editorial Gustavo Gili, S.A.  
Colección Punto y Línea.  
Barcelona, España 1984.

RAMOS, G. SERGIO.  
URBANIZACION Y SERVICIOS PUBLICOS EN MEXICO.  
U.N.A. Editores.  
México 1972.

RALOY, POUDEVIDA ANTONIO.  
DICCIONARIO PORRUA DE LA LENGUA ESPAÑOLA  
Decima Segunda Edición.  
Editorial Porrúa, S.A.  
México, D.F. 1977.

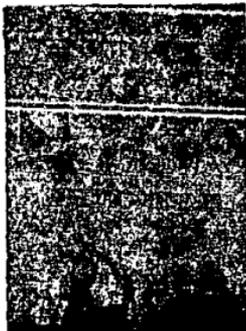
REVISTA DE GEOGRAFIA UNIVERSAL.  
LA CIUDAD MAS GRANDE DEL MUNDO.  
Edición Especial.  
3a. Editores, S.A.  
México, D.F. 1976.

ROSSI, ALDO.  
LA ARQUITECTURA DE LA CIUDAD.  
Tercera Edición.  
Editorial Gustavo Gili, S.A.  
Barcelona, España 1966.

SANCHEZ VAZQUEZ, ADOLFO.  
ANTOLOGIA DE TEXTOS DE ESTETICA Y TEORIA DEL ARTE.  
Primera Reimpresión.  
UNAM. Lecturas Universitarias # 14.  
C.U. México, 1978.

SANCHEZ VAZQUEZ, ANTONIO.  
SOBRE ARTE Y REVOLUCION.  
Primera Edición.  
Editorial Grijalva, S.A.  
México, D.F. 1979.

SANCHEZ DE CARMONA, MANUEL.  
TRAZA Y PLAZA DE LA CIUDAD DE MEXICO SIGLO XVI.  
Editorial Tilde.  
UDM-Azcapotzalco.  
México, D.F. 1989.



SEGRE, ROBERTO.  
LAS ESTRUCTURAS AMBIENTALES DE AMERICA LATINA.  
Siglo Veintiuno Editores, S.A.  
México, D.F. 1977.

SINGER, PAUL.  
ECONOMIA POLITICA DE LA URBANIZACION.  
Cuarta Edición en Español.  
Siglo Veintiuno Editores, S.A.  
México.

LA VANGUARDIA.  
Revista de material didáctico # 3.  
E.N.A. Autogobierno, U.N.A.M.  
México, D.F. Diciembre 1976.

STROW, ROY.  
ARTE Y PODER.  
Alianza Editores.  
México, 1988.

TOSTO, PAOLO.  
LA COMPOSICION ADREA EN LAS ARTES PLASTICAS.  
Segunda Edición.  
Editorial Libreria Hachete, S.A.  
Buenos Aires Argentina. 1969

TURNER, JOHN F.C. Y FICHTER ROBERT.  
LIBERTAD PARA CONSTRUIR.  
Siglo Veintiuno Editores, S.A.  
México, D.F. 1976.

UNIKEL, LUIS, RUIZ CRECENCIO Y GARZA.  
EL DESARROLLO URBANO DE MEXICO: DIAGNOSTICO E  
IMPLICACIONES FUTURAS.  
Segunda Edición.  
Ediciones del Colegio de México.  
México 1978.

VARGAS SALGUERO, RAMON.  
PARA NUESTRA HISTORIA.  
Cuadernos Arquitectura Latinoamericana.  
Universidad Autonoma de Puebla.  
D.I.A. Y U.I. Mayo 1977 número doble # 2-3  
Puebla, México 1977.

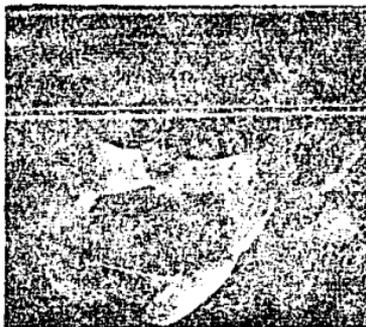
VALLE ARIZPE, ARTEMIO DE.  
CALLE VIEJA Y CALLE NUEVA.  
Segunda Edición.  
C.I.A. General de Ediciones.  
México 1969.

VENTURY, IZENOUR, SCOTT Y BROWN.  
APRENDIENDO DE LAS VEGAS.  
Segunda Edición.  
Editorial Gustavo Gili, S.A.  
Colección Punto y Línea.  
Barcelona, España 1982.

WA ISMAN, MARINA.  
LA ESTRUCTURA HISTORICA DEL ENTORNO.  
Ediciones Nueva Visión.  
Tucuman, Argentina 1977.

WITTKOWER, RUDOLF.  
LA ARQUITECTURA EN LA EDAD DEL HUMANISMO.  
Ediciones Nueva Visión.  
Buenos Aires, Argentina 1968.

## TESIS Y APUNTES



BAK GELER, TIBOR.  
LA PRACTICA DE LA PRODUCCION DE -  
IDEOLOGIA EN IMAGENES DE TRES DI -  
MENSIONES EN LA SOCIEDAD DE CLASE.  
Tesis para obtener el título de -  
maestría en artes visuales, orien -  
tación en escultura.  
E.N.A.P./U.N.A.M.  
México, D.F. 1982.

BATANCOURTH, OLAYA LENY.  
EXPERIMENTACION Y DESARROLLO FOR -  
MAL EN ESCULTURA.  
Tesis para obtener el título de -  
maestría en artes visuales, orien -  
tación en escultura.

COVARRUBIAS, JAVIE R.  
ANALISIS INFORMACIONAL DE LA ARQUITECTURA.  
Documento en fotocopia.  
México, D.F. 1982.

LEYVA DEL VALLE, ALFIA.  
EL RESCATE DE ESPACIOS URBANOS OCIOSOS.  
Tesis para obtener el grado de maestría en artes  
visuales.  
E.N.A.P./U.N.A.M.



MAZON RUEDA, GRACIELA.  
LA ESCULTURA EN LA SOCIEDAD DE CLASE.  
Tesis para obtener el título de maestría en artes visuales, orientación en escultura.  
E.N.A.P./U.N.A.M.  
México, D.F. 1982.

MERCADO SERAFIN Y JAVIER COVARROBIAS.  
LA RELACION HUMANA ANTE LA COMPLEJIDAD ARQUITECTONICA.  
Documento en copias fotoestaticas.  
México 1982.

MILOSEVIC LEPA LEPA, LEPOSEVA.  
ESCULTURA EN EL ESPACIO URBANO.  
Tesis para obtener el título de maestría en artes visuales, orientación en escultura.  
E.N.A.P./U.N.A.M.  
México 1982.

SALAZAR BAÑUELOS, ANTONIO.  
ELEMENTOS PARA LA SOCIALIZACION DEL ARTE.  
Tesis para obtener el grado de maestría en artes visuales, orientación en pintura.  
E.N.A.P./U.N.A.M.  
México,

SU EDUCACION. (EL CIRCULO ELECTRICO)  
Documento en copias fotoestaticas.  
México, D.F. 1976.

APUNTES DE LA MATERIA DE METODOLOGIA.  
IMPARTIDA POR LA PROFA. BILCHIS EN -  
1982.  
Copias fotoestaticas.

SOLIS ZARATE, ALEJANDRO.  
ARTE IMPLICADO EN LA CIUDAD.  
Tesis para obtener el título de maestría en -  
artes visuales, orientación en arte urbano.  
E.N.A.P./U.N.A.M.  
México, D.F. 1983.



## NOTAS :

- 1.- Ornelas, Delgado y Samaniego, "Economía y Urbanismo en México". México, D.F., 1975 La Referencia al Capitan de Marx
- 2.- El término se usa en el sentido de la participación voluntaria.
- 3.- Segre, Roberto, "LA ESTRUCTURA AMBIENTAL DE AMERICA LATINA", Siglo XXI, México 1977. Existen dos formas de - redistribución en la sociedad capitalista la progresiva que se refiere a tomar de los ricos para dar a los - pobres y la regresiva que es la acumulación de la riqueza por cualquier individuo.
- 4.- Sánchez, Vázquez "SOBRE ARTE Y REVOLUCION", Grijalva, México, D.F. 1989
- 5 y 6.- Ver Cobarruvias Javier "ANALISIS DE LA INFORMACION". México, D.F. 1982.
- 7.- Ventury, "APRENDIENDO DE LAS VEGAS", Gustavo Gilli, Barcelona España 1982, pág. 46
- 8.- Se emplea la palabra deseconomía en el sentido, de que no exista actividad económica que produzca ganancia - (Plusvalía)
- 9.- Estos dos términos se usan en el mismo sentido en que lo hace Olen, Oscar en su libro "EL ARTE URBANO", UNAM, México 1980; Olea escribe. "... EL ARTE DEBE CONSTRUIRSE CON ELEMENTOS DE LA NATURALEZA COMO EL AGUA, ARBUSTOS Y FLORES
- 10.- Campillo, Saenz, Et. Al. "HOY...MAÑANA, LA CIUDAD", CONACYT. México, D.F. 1982.
- 11.- Olea, Oscar "EL ARTE URBANO", UNAM. México 1980.
- 12.- PSICOTICO, enfermo mental obsesivo y obstinado.
- 13.- Millan, Willian. "ARTE Y SOCIEDAD INDUSTRIAL", ARTE Y LITERATURA, La Habana Cuba 1985. Millan nos dice que nos debemos identificar con elementos artísticos, para que de esa forma nos apropiemos de ellos.
- 14 y 15.- Lynch, K even. "LA IMAGEN DE LA CIUDAD", Gustavo Gilli, México 1984.
- 16.- Batalloy, Clade y Riviere D'arc, Helene. "LA CIUDAD DE MEXICO", SEP 70's. México, D.F. 1973.  
Hago una síntesis de la Historia de México en base a este libro, a rasgos muy generales.
- 17.- Es un comentario que hacen en el libro de Borah, Et. Al. "ENSAYOS SOBRE EL DESARROLLO URBANO EN MEXICO" - SEP 70's México, D.F. 1974
- 18.- El término marcha es usado de una forma figurada para señalar el crecimiento que tiene la ciudad de México.
- 19.- Cullen, Gordon. "EL PASAJE URBANO", Blume, Barcelona España 1970. pág. 53.