

REHABILITACIÓN
DE LA
PORCIÓN OCCIDENTAL DEL
CENTRO HISTÓRICO DE LA
CIUDAD DE **M**ÉXICO

ENRIQUE CERVANTES SÁNCHEZ

MAESTRO EN URBANISMO



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA

PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO
EN URBANISMO

MÉXICO, 2007



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

REHABILITACIÓN
DE LA
PORCIÓN OCCIDENTAL DEL
CENTRO HISTÓRICO DE LA
CIUDAD DE **M**ÉXICO

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

DETERIORO Y PROBLEMÁTICA DEL CENTRO HISTÓRICO

PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y ESTRATEGIA

PROYECTOS Y OBRAS

COMENTARIOS FINALES

BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

El documento que se presenta, comprende una breve descripción de los trabajos realizados en el Programa de Rehabilitación del Centro Histórico por el Gobierno del Distrito Federal, bajo la coordinación del Fideicomiso del Centro Histórico, al que tuve el honor de ser invitado como consultor externo por su Directora la Lic. Ana Lilia Cepeda de León. El programa se llevó a cabo durante los años 2002 a 2006 y cubrió el área centro occidental del Centro Histórico.

En la primera parte se presenta, en breve, la investigación realizada sobre la evolución urbana de la ciudad a partir de la etapa prehispánica, con objeto de conocer los aspectos más significativos a tomarse en consideración para la preservación del patrimonio urbano. Esta parte cubre el período a partir de la fundación de la ciudad española en 1521, hasta los años cuarenta del siglo pasado.

En la segunda parte se comentan los eventos que han influido con mayor impacto en el deterioro y la problemática del Centro Histórico, que se acentúa a partir de los años cuarenta por el rápido crecimiento urbano, que empuja a una estructura urbana monocéntrica, con un núcleo poco apto, que no tiene la posibilidad de ofrecer crecimiento y mejores oportunidades, frente las nuevas centralidades y corredores comerciales de la ciudad.

En los años cuarenta con motivo de la segunda guerra mundial y su impacto económico, el gobierno establece la congelación de rentas para la vivienda por más de seis décadas, que congela inversiones, bienes raíz y el valor de la tierra. Los nuevos fraccionamientos habitacionales ofrecen mejores y atractivas condiciones a los estratos económicos medios y altos de la población, que abandonan el centro igual que los almacenes y comercios de prestigio, los edificios gubernamentales, las oficinas y las instalaciones recreativas. La salida de la Universidad Nacional Autónoma de México a la Ciudad Universitaria representa en esta etapa una de las mayores pérdidas para el Centro Histórico.

Los inmuebles vacíos se ocupan por comercios, talleres y bodegas. Se acelera la afluencia de compradores que asisten al centro por costumbre, para adquirir mercancías de menor precio. La afluencia de compradores por una parte, y por otra, la falta de empleo, salarios mal remunerados y la pobreza en el país, propician en parte la instalación del comercio informal en la vía pública, que genera desorden, congestionamiento, venta de artículos de dudosa procedencia, evasión de impuestos, inseguridad e insalubridad.

En la tercera parte de trabajo, se presenta el Programa de Rehabilitación, la selección del área que comprende el programa en su etapa entre 2002 y 2006, y los objetivos que se persiguen en los aspectos del desarrollo económico, social, cultural, de protección de monumentos, obras de infraestructura, estructura e imagen urbana y servicios.

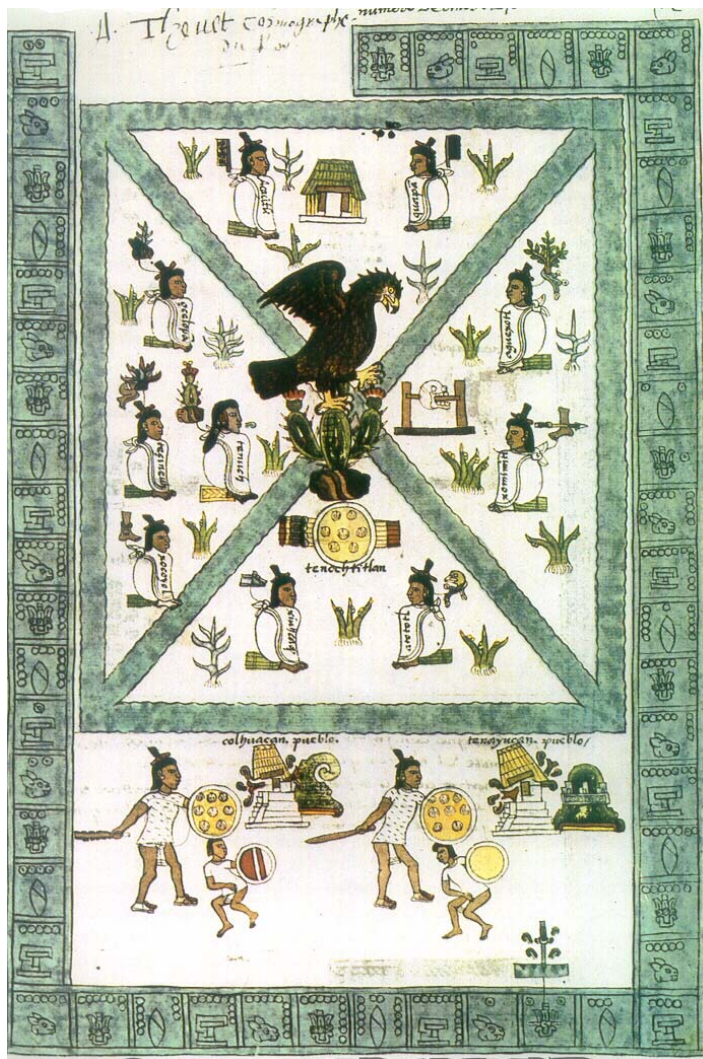
El cuarto apartado comprende algunos de los proyectos y obras realizados, entre los que se encuentran el Conjunto Urbano de la Catedral y el Templo Mayor, la plazas del Empedradillo, Seminario y Fundación de la Gran Tenochtitlan, la Alameda Central, el Conjunto Urbano Hemiciclo a Juárez – Corpus Christi y la rehabilitación de algunas de las calles.

Finalmente, a manera de comentarios, se anotan los resultados de las acciones realizadas frente a los objetivos que se persiguen y notas sobre algunos temas que quedan como asignaturas pendientes.

En el año 1324 llegan los mexicanos al punto que iba a servir de asiento a su futura Metrópoli, después de haber peregrinado de tierra en tierra, haciendo paradas en algunos puntos durante varios años. Hubieron de encontrar el sitio todo anegado y lleno de grandes matorrales y tulares, escogiendo una encrucijada limpia, a manera de cruz de San Andrés, y en su centro hallaron una piedra grande o peña honda, y encima un tunal donde una águila caudal tenía su manida y pasto. Asimismo se encontraron peces, caza abundante y fertilidad, y, por consiguiente, determinaron no pasar adelante; hiciéronse fuertes entre los obstáculos que el terreno mismo presentaba y fundaron Tenochtitlan.

*Jesús Galindo y Villa**

Plano de la Fundación de la ciudad de Tenochtitlan, con la división en cuatro barrios, que forma parte del Códice Mendocino que se conserva en la Biblioteca de Bodleiana de Oxford, Inglaterra.



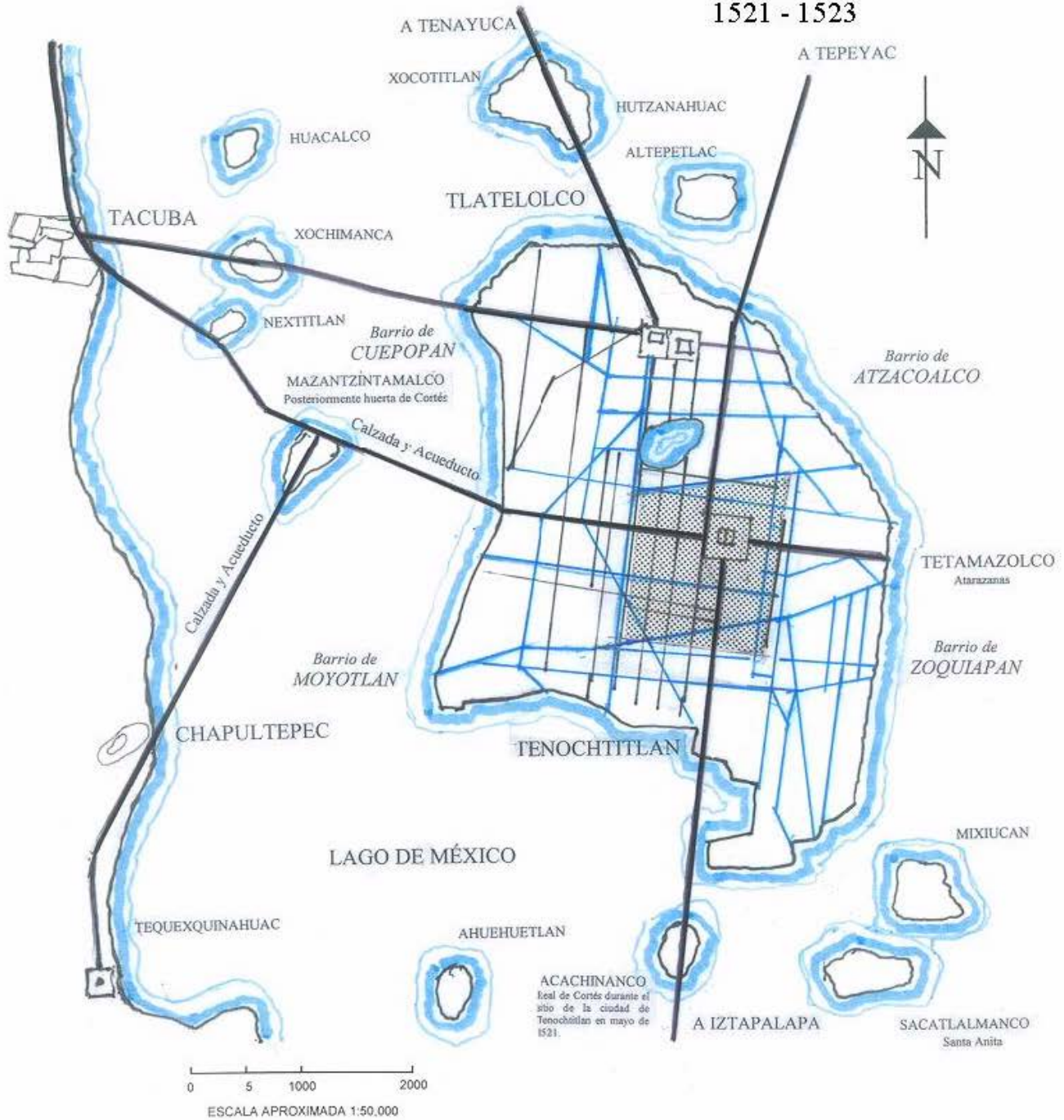
ANTECEDENTES HISTÓRICOS

LA CIUDAD PREHISPÁNICA

A la llegada de los españoles al Valle de México, encontraron al sur la extensa zona de los lagos de México, Xochimilco, Chalco y Texcoco y el desarrollo de una metrópoli integrada por ciudades lacustres. Al centro del lago de México se encontraba en un islote la ciudad de Tenochtitlan, capital de los mexicas quienes para 1519, a la llegada de Cortés, tenían un basto imperio.

* De la edición del Códice Mendocino acompañada de una introducción, anotaciones y comentarios por Jesús Galindo y Villa. México, 1925.

UBICACIÓN DE LA TRAZA
ESPAÑOLA EN LA CIUDAD
DE MÉXICO - TENOCHTITLAN
1521 - 1523



-  CALLES
-  CANALES Ó ACEQUIAS
-  TRAZA ESPAÑOLA

Fracción del "Plano Reconstructivo de la Región de Tenochtitlan al Comienzo de la Conquista", realizado por el arquitecto Luis González Aparicio en 1958 e interpretación de la localización de la traza española por el Arq. Enrique Cervantes S., en 1988.

La ciudad, fundada dos siglos atrás, en 1325,¹ se asentaba en terrenos inundables que se rellenaron por medio del sistema de chinampas, cimentadas con pilotes de madera y rellenos de tierra. Se estima que a la llegada de los españoles la ciudad contaba entre 200 y 400 mil pobladores.²

Su trazo rectilíneo, se orientaba hacia los puntos cardinales con apoyo en dos grandes ejes centrales que cruzaban la ciudad, y dejaban en su cruce al Centro Ceremonial mexica. Los dos grandes ejes se prolongaban sobre los lagos hasta las poblaciones costeras de Tepeyac al norte, Tacuba y Azcapotzalco al poniente, Iztapalapa al sur, y al oriente al puerto de Tetamazoco, que más tarde llevaría el nombre de las Atarazanas como puerto español. A lo largo de las calzadas que corrían sobre el lago, se abrían cortes transversales en sitios estratégicos para dar paso libre a las canoas, que navegaban como medio principal de transporte metropolitano entre Tenochtitlan y las ciudades costeras.

Si fueron ventajas para la ciudad mexica encontrarse en un islote para su defensa, mantener un sistema de acequias lacustre para el transporte, agua de riego y desagüe de la ciudad, también tuvo graves inconvenientes y entre los mayores, la amenaza permanente de inundaciones al aumentar el nivel de los lagos y la débil resistencia del terreno, que no obstante el ingenioso sistema de pilotes para cimentar pisos y edificaciones, no fue suficiente para impedir el hundimiento del suelo y de las pesadas construcciones.

LA CIUDAD ESPAÑOLA

La ciudad de Tenochtitlan, fue tomada por los españoles en el año de 1521. La localización de la nueva ciudad capital de las tierras conquistadas fue asunto en el que hubo diversas opiniones, debido a los inconvenientes del terreno inundable en que se encontraba la ciudad y las ventajas de una ciudad española fundada sobre la ciudad imperial más poderosa de mesoamérica, sin embargo, prevaleció el parecer de Hernán Cortés, entonces Capitán General, para ubicarla en medio de la ciudad de Tenochtitlan, como una medida estratégica de gobierno.

Demolición de la ciudad mexica

Durante la guerra de conquista, la ciudad de Tenochtitlan, había quedado semidestruida y el lugar tan inficionado con la gran cantidad de indios muertos durante el asedio, que los españoles hicieron salir a los que quedaban y ellos se trasladaron a Coyoacán, en donde se instaló provisionalmente el gobierno y Cabildo de la ciudad de México.³ El área central de Tenochtitlan fue destinada para la nueva ciudad española y demolida en una superficie de unas 235 hectáreas.⁴ Fuera de la zona destinada a la ciudad española, permanecieron los asentamientos indígenas que se encontraban en la periferia.

Para la demolición, los españoles ocuparon a gran cantidad de indios, sometidos a trabajos forzosos. Fue tan significativa la presión ejercida sobre los nativos, que el padre Motolinia⁵ expresaría que: *La séptima plaga para los naturales fue la edificación de la ciudad de México, en donde murieron muchos indios.* La

¹ La fecha de fundación estimada inicialmente con apoyo en el Códice Mendocino en 1324, ha sido reconocida por el Instituto Nacional de Antropología e Historia en 1325, según placa instalada en la Plaza de Seminario en el año 2005.

² Rojas, José Luis. México Tenochtitlan, Economía y Sociedad en el Siglo XVI. El Colegio de Michoacán, Fondo de Cultura Económica, México, 1986, p.p. 69-76. Son muy diversas las estimaciones que proporcionan los autores: Gibson de 250,000 a 400,000; Borah y Cook, 360,000; Calrek, 150,000 a 200,000; Alba Ixtlixóchitl, 300,000.

³ Cervantes de Salazar, Francisco. México en 1554 y Túmulo Imperial. Edición y prólogo de Edmundo O'Gorman. Editorial Porrúa, S.A. México, 1975.

⁴ El área de la traza tenía forma cuadrada, con medidas aproximadas tomadas in situ de 1,460 metros por lado. El área de la traza pronto se amplió en una superficie triangular hacia el norte hasta la acequia que se llamo del Apartado, hoy calle de República de Perú.

⁵ O'Gorman, Edmundo. Fray Toribio Benavente, Guardián del primitivo convento de San Francisco de la ciudad de México en 1525. Memoriales ó Libro de las Cosas de Nueva España y de los Naturales de ella. México, 1971.

demolición de casas y templos tardó algunos años, y salió muchísima piedra que se empleó para nivelar el terreno, rellenar acequias y construir las calles de la ciudad en donde pudieran transitar peatones, animales de carga, caballos, carros y carruajes. Menciona Motolinia que la costumbre en esta tierra era que los indios hicieran las obras, buscaran los materiales a su costa y llevaran su comida.

Proyecto de la traza para la nueva ciudad

Para realizar la traza de la ciudad, Hernán Cortés encargó a Alonso García Bravo, mantener los caminos y calzadas de acceso a la ciudad, la ubicación de la plaza mayor, los solares destinados a las casas de gobierno, del Cabildo y de la Iglesia Mayor de la ciudad. García Bravo apoyó el proyecto de la traza en las dos calzadas en cruz de la ciudad de Tenochtitlan: la de Tacuba que corría de oriente a poniente, cortándose al centro por el recinto ceremonial mexicana; la de Iztapalapa que conectaba al islote al sur con esa población y hacia el norte la calzada de Tepeyac.

La traza, estaba inscrita en una superficie cuadrada, con límites, al poniente, en la acequia que se encontraba sobre el Eje Central actual; al norte por la calle de Belisario Domínguez, límite que pronto se extendería hasta la acequia del Apartado (calle de República de Perú),⁶ que corría en forma oblicua a la traza con pendiente de oriente a poniente. Por el oriente, García Bravo no encontró un límite geográfico y limitó la traza en las calles actuales de Jesús María, en una zona que al oriente era pantanosa. Al sur la traza se limitaba en la actual calle de José María Izazaga. La traza reticular estaba formada por manzanas rectangulares con el lado mayor con frentes al norte y sur.⁷

En el cuadrante sureste de la traza, al oriente de la calle de Correo Mayor y al sur de la actual calle de Guatemala, las manzanas de la traza fueron cuadradas con cuatro solares cada una, en una zona que entonces, como se mencionó era baja y de difícil drenaje.

El proyecto de la traza estableció solares de 150 pies en cuadro (45.00 m.), sin embargo en 1537 el Cabildo modificó esta medida a setenta pasos en cuadro,⁸ medido cada paso, el primero de tres pies y los siguientes de dos pies con lo que la medida de los solares se redujo de 150 pies a 141 pies por lado (41.20 m.).⁹ Las calles conservaron una sección promedio de 40 pies (12.00 m).¹⁰

La traza de principio respetó las Casas de Axayacatl que ocupaban una superficie que actualmente se puede delimitar por las calles de Tacuba, Monte de Piedad, Madero e Isabel la Católica. Esta casa que Hernán Cortés había tomado para sí, se conservó y obligó a dejar al poniente manzanas de más de 200 metros por lado, que se dividieron más tarde al abrir la calle del Arquillo, que en adelante llevaría el nombre de 5 de Mayo.

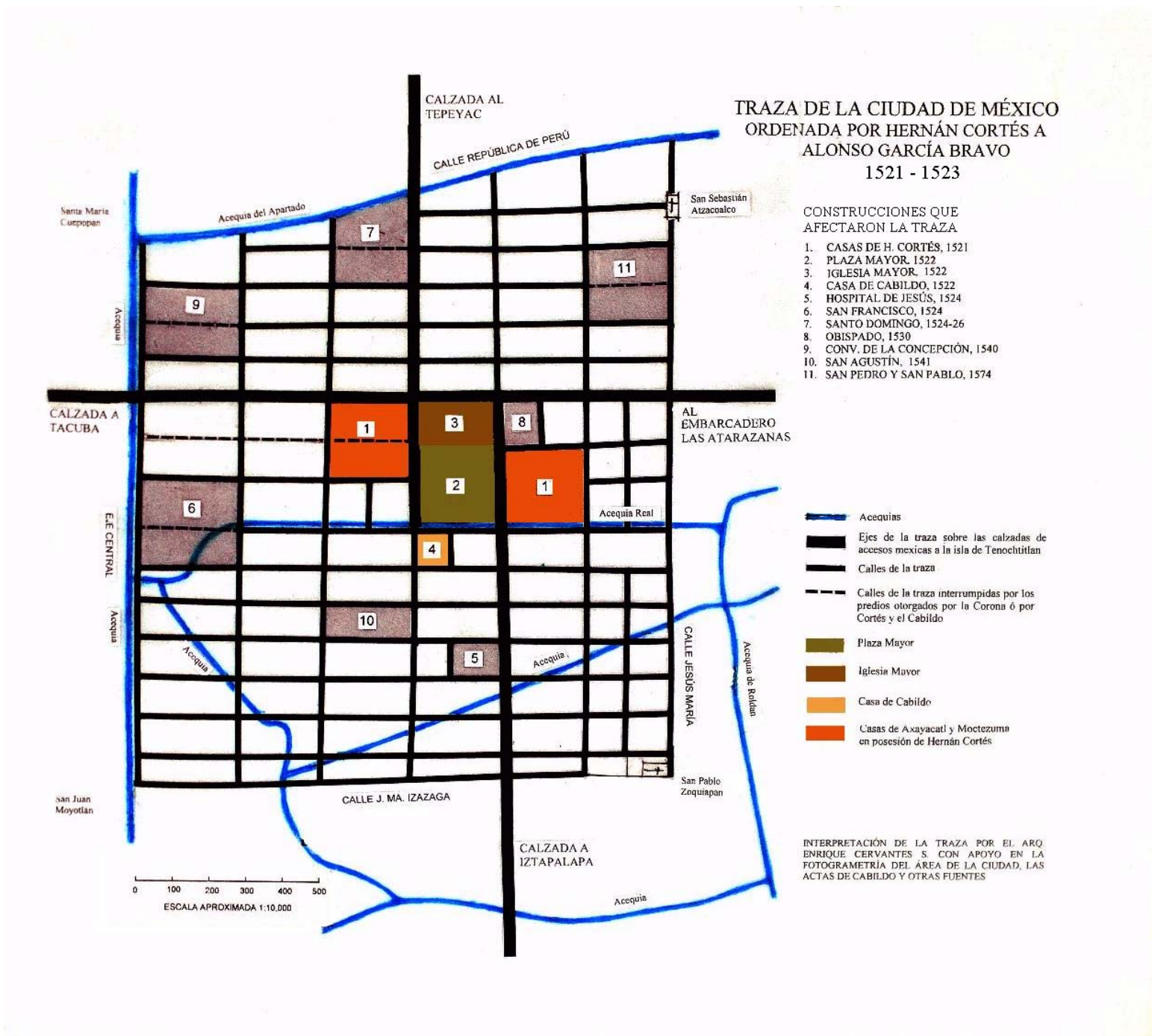
⁶ El límite norte de la traza llegó inicialmente a la calle de Belisario Domínguez con lo que García Bravo conseguía una traza en cuadrado con lados iguales, sin embargo, al norte se encontraba una acequia que geográficamente dividía la traza española con la población indígena y que era útil como división política.

⁷ La traza no era completamente simétrica y aún cuando predominó en el proyecto original la manzana rectangular, en la traza se tuvieron que conservar sin lotificar las casas que Cortés había tomado y más tarde los terrenos otorgados a algunas órdenes religiosas. En la porción oriental de la traza hay manzanas cuadradas.

⁸ Acta de Cabildo de la Ciudad de México del día 9 de Febrero de 1537.

⁹ El alineamiento de las manzanas de la traza se tiraron a cordel y las medidas se tomaron en pies y a pasos, aún cuando en España ya se usaba la medida de la vara. Con objeto de comparar estas medidas con el sistema métrico decimal, se tomaron las medidas de las calles y manzanas rehabilitadas con el resultado de que la manzana típica rectangular de la traza con cinco lotes por frente mide como promedio 206 metros de largo, con lo que el pie resulta de medidas aproximadas de 0.29 a 0.30 m.

¹⁰ Las calles de la traza de la ciudad de México mantuvieron un ancho entre paramentos de 12.00 a 12.50 metros, sin embargo algunas calles tuvieron secciones de mayor amplitud, como la de Moneda y la de Corregidora.



A la población indígena se le mantuvo en la periferia en sus antiguos barrios que se instalaban en los cuadrantes de Atzacolco, Zoquiapan, Moyotlán y Cuepopan. En las cuatro esquinas de la traza española se establecieron templos, cuyos nombres cristianos se antepusieron al de los barrios indígenas. En el ángulo noreste San Sebastián Atzacolco; en el sureste San Pablo Zoquiapan; en el suroeste San Juan Moyotlan y en el noroeste Santa María Cuepopan.¹¹ Los barrios indígenas quedaron gobernados por los indios nobles, bajo las órdenes de las autoridades de Nueva España.

¹¹ Toussaint, Manuel. Planos de la Ciudad de México. Siglos XVI, XVII y XVIII. Instituto de Investigaciones Estéticas UNAM. México, 1937. p.22.

Estrategia para la defensa de la ciudad española

La traza de la ciudad española, como se mencionó, ocupó sólo el centro de la ciudad de Tenochtitlan, por lo cual la ciudad indígena la rodeaba por todos sus costados. La ciudad en estas condiciones representaba peligro para su defensa, sin embargo tenía las ventajas de mantener a los naturales y principales nobles indígenas concentrados y en área cercana, lo cual facilitaba su gobierno, sus servicios y su evangelización. Para proteger la ciudad, el Cabildo ordenó que para su vigilancia y protección de posibles ataques, las viviendas de los naturales se ubicaran a una distancia mínima de un tiro de ballesta conservándose una franja despoblada.

Con el mismo propósito, y para poder evacuar la ciudad ante un ataque, el Cabildo y los conquistadores dispusieron que se protegieran las salidas por las calzadas que tenían comunicación con el exterior de la isla y especialmente la calzada de Tacuba al occidente, para lo cual el Cabildo otorgó solares a los capitanes españoles en ambos lados, con la obligación de *construir casas que vayan a casamuro por delante y por las espaldas, para proteger la salida de esta ciudad hasta tierra firme y que sea una acera de casas de una a otra parte*¹² hasta la Tlaxpana (hoy esquina de la calzada de San Cosme con el Circuito Interior). En este extremo el Cabildo otorgó en propiedad a Hernán Cortés el islote llamado de “Mazantzintamalco” para su aseguramiento.

DESARROLLO DE LA CIUDAD COLONIAL

La construcción de la ciudad del siglo XVI

A mediados del siglo XVI, la ciudad española ya se encontraba construida en gran parte. En 1554 Francisco Cervantes de Salazar, recién llegado para impartir cátedra en la Universidad, describe en sus “Diálogos” a una ciudad magnífica construida en sólo tres décadas,¹³ en las que se había empleado a miles de indígenas.¹⁴

Según el viajero Robert Thomson, para 1556 la ciudad tenía 1500 familias de españoles, (unos diez mil habitantes) y 300 mil indígenas.¹⁵ Para esta fecha la traza ya había sufrido modificaciones al interrumpirse algunas de las calles por los predios extensos que la Corona había otorgado a los conventos de San Francisco y Santo Domingo y otros edificios religiosos. En algunas partes la ciudad había rebasado los límites de la traza, mediante la adquisición de los españoles de tierras de indios, lo cual no estaba permitido.

En 1555, los fuertes aguaceros inundaron la ciudad española. Para evitar las inundaciones el gobierno decidió reconstruir con el nombre de Alvarradón de San Lázaro parte del dique diseñado por Nezahualcoyotl y reparado por Ahuizotl.¹⁶ Con motivo de esta inundación, Francisco Gudiel, propuso al gobierno enviar el agua fuera de la cuenca, hacia el norte, por la laguna de San Cristóbal. Este fue el primer planteamiento para sacar el agua de la cuenca de México, sin embargo, el proyecto no se realizó y la ciudad continuó sufriendo inundaciones.

¹² Actas de Cabildo de la ciudad de México del 3 de Agosto de 1528.

¹³ Cervantes de Salazar, Francisco. México en 1554 y Túmulo Imperial. Edición y prólogo de Edmundo O’Gorman. Editorial Porrúa, S.A. México, 1975.

¹⁴ Paso y Troncoso, Francisco del. Epistolario de Nueva España, 1505-1818, México, 1939-40 t.10, núm. 584. Francisco Gómez de Triguillos de Silva al rey, Nueva España, 15 de marzo de 1567.

¹⁵ Thomson, Robert. Viaje de Robert Thomson. Comerciante de la Nueva España en el año de 1555. Traducción de Joaquín García Icazbalceta en el Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. 2ª Época p.p. 203-213

¹⁶ González Obregón, Luis. Desagüe del valle de México p.p 46 y 47

La ciudad más importante de América

A principios del siglo XVII, la ciudad de México era la más importante de América, tanto por ser la cabecera del gobierno virreinal de Nueva España, como por la cantidad de población, construcciones y servicios. Los restos de la antigua Tenochtitlán habían desaparecido y en la ciudad española se construían las Casas Reales, las de Cabildo, el Portal de Mercaderes, el de Sederos y la nueva Catedral. Se habían establecido doce conventos de frailes y otros tantos de monjas, seis hospitales, la Universidad y varios colegios y los acueductos de Chapultepec y Santa Fe, abastecían de agua a la ciudad.

Durante el siglo XVII se generó cuantiosa riqueza en la Nueva España, producto de las conquistas de nuevos territorios, la explotación minera, la agropecuaria y el comercio. Aún cuando la mayor parte de la riqueza se llevó a España, parte se quedó en la ciudad de México. La economía, la administración pública, la civil, y militar, se desarrollaron en la capital, lo cual dio origen a una extensa clase media de artesanos. La riqueza en su mayor parte se orientó hacia los bienes raíces, los negocios, los servicios y las obras públicas de la ciudad.

En 1604 y en 1607, la ciudad sufrió otras dos inundaciones y las autoridades decidieron aprobar el proyecto de Enrico Martínez.¹⁷ Para desaguar la cuenca hacia el norte, propuso y construyó el túnel de Nochistongo, que conectó la laguna de San Cristóbal con el río Tula. Esta obra magna realizada en solo once meses, tenía una longitud de 6,600 metros, un ancho de 3.50 metros y altura de 4.50 metros.



Primer plano del proyecto de Enrico Martínez en 1608 para enviar las aguas residuales fuera de la ciudad de México. "Descripción de la Comarca de México i la Obra del Desagüe de México". Archivo General de Indias. M.P. México 54.

¹⁷ Enrico Martínez nació en la ciudad de Hamburgo, en Alemania por 1555 y según Francisco de la Maza en la introducción a la obra del Repertorio de los tiempos de Enrico Martínez, estudió matemáticas en Francia en donde su nombre se convirtió en Heri Martín y luego lo castellanizó como Enrico Martínez y Enrique Martínez cuando se dedicó a impresor. En 1589 viajó a Nueva España como cosmógrafo del Rey, acompañando al Virrey Luis de Velasco II. Fue uno de los más notables impresores de la Nueva España y trabajó en su imprenta entre 1599 y 1611. Fue perito en lenguas e intérprete del Santo Oficio. Vivió en México más de 30 años, y realizó su gran obra del proyecto de desagüe de la cuenca de México.

En 1629, cayó sobre la ciudad el “aguacero de San Mateo,” la mayor precipitación de la que se tenía noticia, según los cronistas de la época y el caudal de agua derrumbó el túnel que aún no estaba revestido. El agua se elevó a una altura superior a los dos metros sobre el nivel de la plaza de ciudad, durante cinco años, ocasionando destrucción, muerte y abandono. Se derrumbaron muchas de las construcciones primitivas y la ciudad se reconstruyó casi en su totalidad y resurgió durante la siguiente centuria la ciudad barroca.

En 1630, se inició una nueva obra de desagüe en Nochistongo. Se abrió un canal a cielo abierto, que tenía en algunos lugares hasta sesenta metros de altura. Su construcción duró ciento cincuenta años y finalmente dio salida a las aguas del río Cuautitlán, cuyo caudal representaba la cuarta parte del volumen de agua que alimentaba los lagos.¹⁸



Perspectiva de la ciudad de México de este a oeste, por el Maestro de Arquitectura Juan Gómez de Trasmonte en 1628, supervisor de las obras del desagüe de la ciudad de México.

A finales del siglo XVIII, la ciudad había rebasado los límites de la traza primitiva por los cuatro costados, contaban con 130 mil habitantes españoles, criollos, mestizos y extranjeros,¹⁹ y la superficie urbana había crecido a dos veces y media del área de la traza original.²⁰ Durante casi tres siglos, el Cabildo de la ciudad no había previsto el crecimiento físico de la ciudad y en las nuevas áreas igual se seguía el trazo de la retícula, que se abrían calles y callejones de acuerdo a la lotificación que libremente se establecía por la subdivisión de la propiedad de la tierra. Los extensos solares primitivos que se habían otorgado a los conquistadores se habían subdividido y la densidad de población había aumentado en forma significativa.

¹⁸ Departamento del Distrito Federal. Memoria a las obras de Drenaje Profundo del DF. Tomo I México, 1975.

¹⁹ Cervantes Sánchez, Enrique. Juan Vicente Güemez Pacheco Padilla, Segundo Conde de Revillagigedo, 1792. En Tlalnepantla, Desarrollo Urbano de la Zona Norte de la Ciudad de México, Ayuntamiento de Tlalnepantla, p.10, México, 1969.

²⁰ Superficie estimada calculada con apoyo en el Plano que realizara el arquitecto Ignacio Castera en 1794 para reordenar el trazo de la ciudad.

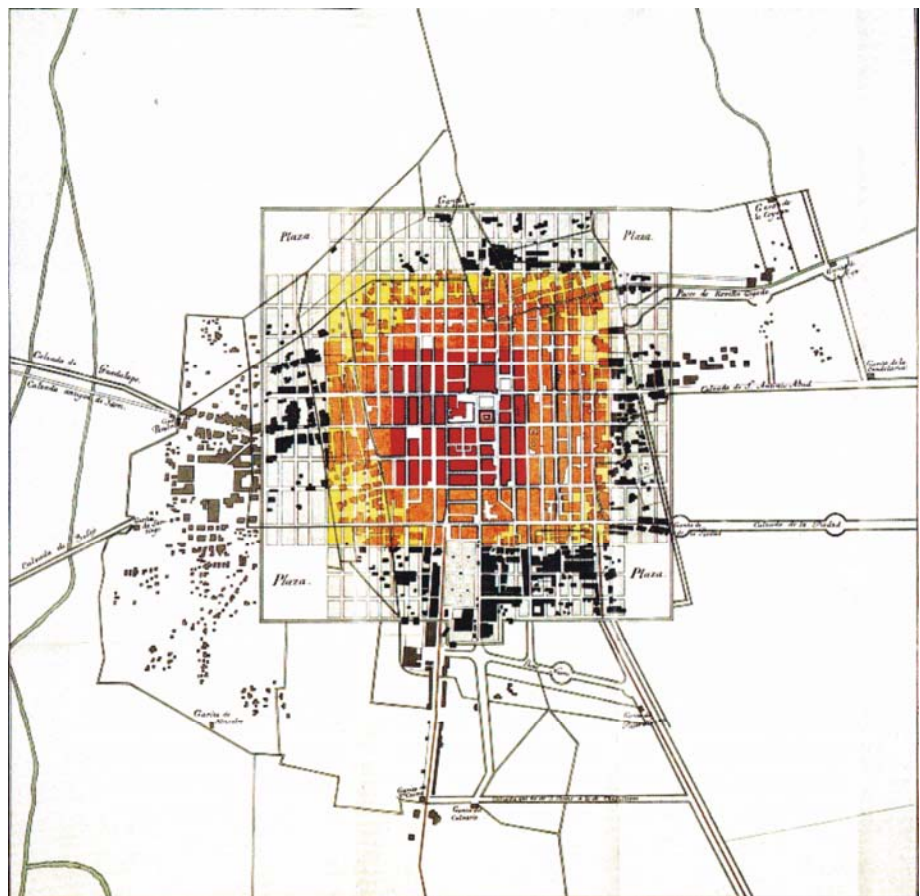
El proyecto urbanístico de fines del siglo XVIII

Ante el desorden que privaba en el desarrollo de la ciudad, en 1794 el Segundo Conde de Revillagigedo invitó al arquitecto Ignacio Castera para que realizara trabajos de reordenamiento de la ciudad, Castera integró un programa que incluía obras para el desagüe de la ciudad, el alumbrado, pavimentos, recolección de basura, seguridad y regulación del trazo reticular, en el que se proponía abrir las calles que fuera necesario dentro de la ciudad construida. El proyecto que llegó a cubrir la mayor parte del área de la ciudad, estaba formado por una superficie en cuadro de unos 3,000 metros por lado. En el proyecto el arquitecto Castera incluyó cuatro grandes espacios en las esquinas destinados a parques con promedio de 16 has cada uno.

Para resolver el drenaje de la ciudad, Castera propuso la construcción de una amplia acequia en la periferia de la nueva traza, para recibir las aguas residuales de las atarjeas cuya red seguía una retícula de las calles existentes y propuestas. La zanja servía a la vez como límite fiscal, y límite del área para el crecimiento futuro de la ciudad. En los proyectos se incluyó el alumbrado público y los pavimentos en cuya construcción se estableció la cooperación de los vecinos. Desafortunadamente este ambicioso proyecto urbano sólo se aplicó en la rectificación de algunas calles de la periferia ante lo cual hubo gran oposición. El proyecto fue abandonado a la muerte del Virrey Revillagigedo protector de Castera y no tuvo eco en las nuevas autoridades virreinales, que ya sufrían de la inestabilidad del Gobierno Español en Europa y tenían otras preocupaciones de gobierno.

El proyecto incluía el financiamiento para las obras del empedrado mediante contribuciones cuya tarifa se indica en el plano a colores, siendo los valores más altos al centro. El límite de la traza del siglo XVI de García Bravo queda comprendida entre el color rojo y el naranja.

Proyecto de la Ciudad de México del Arq. Ignacio Castera publicado en la Memoria del Ayuntamiento de México 1902. México, 1903. Croquis que se encuentra en un legajo de expedientes de la Secretaría Municipal que se titula "Empedrados, informe de Don Ignacio Castera en 1794"



LA CIUDAD REPUBLICANA

La lucha por la Independencia había sido un movimiento político-social orientado a emancipar al país del dominio español, que llevaba implícito el afán de alcanzar una mayor igualdad que aminorara las barreras y diferencias sociales que prevalecían y el desamparo de la mayor parte de la población de los desposeídos e ignorantes carentes de posibilidad de mejoramiento. Sin embargo, como anota Justo Sierra, “cuando la nación mexicana dejó de ser Nueva España, no dejó por eso de ser colonial... el gobierno dejó de ser exterior; pero la organización (económica y social) fue la misma”.

Creación del Distrito Federal

Con el triunfo de la Independencia en 1821, la ciudad de México, continuó siendo el centro político y administrativo del país. En noviembre de 1824, después de sancionada la Constitución, el Congreso expidió el decreto que creó el Distrito Federal, en una área circular con radio de dos leguas (11.14 Km.) con centro en la plaza mayor de la ciudad.



Con línea punteada se indica el límite del Distrito Federal creado por decreto en noviembre de en un área circular de un radio de dos leguas (11.4 km) con centro e la Plaza Mayor de la ciudad. La ciudad tenía 137 mil habitantes y estaba rodeada de una zanja que recolectaba el drenaje de la ciudad.

La ciudad prosiguió su crecimiento durante la primera mitad del siglo XIX. En 1804, según Alejandro Humboldt, la ciudad tenía 137 mil habitantes y para 1852 había aumentado a 200 mil. Las familias de mayores recursos y la clase media ocupaban el centro urbano y los estratos económicos más débiles, se establecían en la periferia en terrenos sin servicios.

En ausencia de recursos el gobierno vende tierras de reserva urbana

Durante el siglo XIX el país sufrió continuos movimientos políticos: la Independencia, el Imperio, la República Federalista, la Centralista, la invasión norteamericana de 1846, la época de Comonfort, la Guerra de Tres Años y más tarde el Imperio de Maximiliano, que suscitaron continuos cambios en los gobiernos. El gobierno urbano sufrió frecuentes cambios de administración: de gobierno municipal a federal, y de autoridades elegidas por votación, a designadas por la autoridad. La inestabilidad y el cambio frecuente de administración urbana, durante el siglo XIX, produjo desorganización en la administración y en las recaudaciones, reducción de los recursos, e imposibilidad de realizar obras y prestar servicios urbanos.

Para financiar los gastos del Ayuntamiento y algunos del Gobierno Central, en 1823 se inició la venta de terrenos de la ciudad. En 1835, la oferta se intensificó por medio de un bando municipal, que aceptó vender terreno urbano siempre que los denunciantes demostraran detentarlo. De ésta manera, se vendió gran parte de las reservas territoriales de la ciudad. Los nuevos propietarios, delimitaron sus predios e impidieron el paso y la continuidad y diseño de la traza urbana. La administración perdió la rectoría de la ciudad. Este momento histórico de una débil administración urbana, sin recursos económicos ni planes de orden territorial, fue muy significativo en la pérdida de poder de la autoridad urbana y el predominio en la toma de decisiones de los propietarios de la tierra.

Durante la primera mitad del siglo XIX el gobierno municipal no tuvo previsto un plan urbano para conducir el crecimiento y fueron escasas las normas urbanas. La ciudad continuó creciendo en forma irregular, se multiplicó la subdivisión de predios, para construir barrios miseria y la propiedad de la tierra se concentró en pocas manos.

En el siglo XIX, las inundaciones siguieron afectando a la ciudad, y el gobierno de Maximiliano, retomó los proyectos del ingeniero de Garay, para construir el Gran Canal de Desagüe, que constituyó la primera obra definitiva para enviar las aguas de lluvia fuera de la cuenca de México.

Surge la ciudad jardinada

Con la posibilidad de extracción de agua en pozos someros y la influencia europea surge durante el Segundo Imperio la ciudad jardinada. Las plazas y calles que durante la etapa de la Colonia aparecían con empedrados, se poblaron con árboles y jardines que cambiaron la fisonomía del centro de la ciudad y obraron con influencia en el proyecto de plazas jardinadas en los nuevos fraccionamientos. Los grabados y litografías de la segunda mitad del siglo XIX representan esta nueva imagen urbana.



La Plaza de Armas de México desde la torre de la iglesia de San Agustín en 1856, en donde Casimiro Castro ilustra la nueva ciudad del siglo XIX con sus plazas jardinadas.

Los nuevos fraccionamientos en el siglo XIX

Desde mediados del siglo XIX y sobre todo a finales del mismo, se produjo un aumento en el crecimiento de la población y la demanda de tierra urbana. Los estratos económicos altos y medios fueron atendidos con la construcción de fraccionamientos realizados por la empresa privada. Entre los años de 1858 a 1883 se construyeron las colonias Barroso, Santa María la Ribera, Arquitectos, Guerrero y Violante; entre 1884 a 1900 las colonias Morelos, la Bolsa, Díaz de León, Masa, Rastro, Valle Gómez, San Rafael, Santa Julia, Limantour, Indianilla, Hidalgo y la Ampliación Santa María y entre 1900 y 1910 se construyen los fraccionamientos de la Teja, Americana, Juárez, Cuauhtémoc, Roma, Condesa, Tlaxpana, Santo Tomás, Chopo, San Alvaro, Imparcial, Peralvillo, Cuartelito, la Viga, Scheibe, Romero Rubio y Ampliación San Rafael.²¹ Las familias pobres cuyo crecimiento fue mayor, se asentaron como lo venían haciendo de manera irregular en la periferia y principalmente en los terrenos menos apropiados.

Destrucción del patrimonio monumental y urbano

En 1856 la desamortización de los bienes de las corporaciones, incluyendo los edificios de las organizaciones religiosas produjo el fraccionamiento y la destrucción de muchos templos y conventos, y la transformación en vecindades, talleres y locales comerciales. La desamortización también generó la apertura de calles y produjo la destrucción más importante que ha sufrido el patrimonio arquitectónico del Centro Histórico.

²¹ Martínez, María Dolores en Atlas de la Ciudad de México, CATEC. México.

El país pierde nuevamente tierra de reserva

En 1875, la Ley de Colonización del país cedió la tercera parte de la tierra deslindada al denunciante, lo cual promovió aún más la concentración de la propiedad de la tierra urbana y rural en unas cuantas familias.

Una nueva visión de la ciudad

Entre 1880 y 1910, se recuperó la autoridad urbana y el Gobierno Federal puso especial empeño en el mejoramiento de la ciudad en donde serían celebradas la Fiestas del Centenario de la Independencia. A fines del siglo XIX, se construyó la primera planta hidroeléctrica en Necaxa, la cual suministró energía eléctrica a las ciudades de México y Puebla. La industria aprovechó las facilidades de la energía eléctrica.

El alumbrado eléctrico para fines del siglo XIX, cubría más del 80% del área urbana y los pavimentos de empedrado se sustituían con pavimento de asfalto y en las banquetas se colocaban losas de piedra rosa y guarniciones de recinto. Se obtuvo un aumento en el caudal de agua para la ciudad de los manantiales de Xochimilco. Se construyeron el Colegio Militar, el Rastro, la Penitenciaría de Lecumberri, el Hospital General y la Castañeda y las estaciones y la red ferroviaria.

Los nuevos materiales de construcción

Durante la segunda mitad del siglo XIX, se introdujeron en el país las nuevas técnicas y materiales de construcción del hierro y el concreto armado, que cambiaron el concepto constructivo y arquitectónico de las edificaciones. Primero con un estilo ecléctico que más adelante se consolidó como neoclásico. Las nuevas construcciones superaron en altura a los edificios construidos hasta entonces, y en el Centro Histórico se demolieron construcciones y se edificaron inmuebles de mayor altura. El nuevo estilo arquitectónico se mezcló con las construcciones coloniales. A medida que las nuevas construcciones se multiplicaban se desdibujaba la imagen de la ciudad colonial, en donde antes destacaban las torres de los templos y se apreciaba el paisaje de las serranías que circundan el Valle de México.



Iglesia de la Profesa en la esquina de Madero e Isabel la Católica.

Al término de la Revolución, la Constitución Política de 1917 dio a los municipios de la federación nuevas atribuciones y su autonomía, con la cual se benefició la estructura de gobierno de la capital, sin embargo el ayuntamiento democrático que existiera durante once años careció de proyectos urbanos consistentes.

Creación del Departamento del Distrito Federal

En 1928, se suprimió el régimen municipal en el Distrito Federal y se encomendó el gobierno del territorio al presidente de la República, quien lo ejerció por conducto del Departamento Central, administración que más tarde llevó el nombre de Departamento del Distrito Federal y actualmente ya con autoridades de elección como Gobierno del Distrito Federal.

En 1930 la población de la ciudad llegó a poco más de un millón de habitantes. El transporte se había multiplicado en las calles del centro en donde se fortalecía el núcleo de actividades comerciales, financieras, culturales y recreativas.

La primera oficina de planificación urbana

Ante el rápido crecimiento de la población en la ciudad y los graves problemas que presentaba, el Congreso de la Unión en 1933 expidió la ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y las actividades se iniciaron con la regulación de fraccionamientos. Se estableció una pequeña oficina de planificación en el gobierno de la ciudad, que se ocupó principalmente de los problemas de la vialidad y en regularizar los trazos y la ampliación de las calles del centro para dar paso a los vehículos de motor a gasolina, que entonces era reducido. Con este propósito se proyectó y ampliaron entre 1933 y 1938 las avenidas de 20 de Noviembre al norte, San Juan de Letrán al poniente y el Anillo de Circunvalación al oriente. Se estableció un plan para la red vial y se formuló el primer Plano Regulador para la Ciudad de México, que en las décadas siguientes tuvo cambios significativos por el rápido crecimiento de la ciudad, por ausencia de una política establecida para conducir el desarrollo urbano y por los escasos especialistas en la materia.

Una gran ciudad con estructura monocéntrica

En el centro aumentaban las actividades de oficinas y las instalaciones del Gobierno Federal, de servicios financieros y de empresas corporativas. Se multiplicaba el comercio especializado de más alto rango, el de mayoreo y el de menudeo. En el centro se encontraban las instalaciones más importantes de educación, la Universidad Nacional Autónoma de México y los centros especializados de salud. La ciudad, no obstante su crecimiento funcionaba con una estructura monocéntrica con un centro fortalecido, cuyo crecimiento se desarrollaba hacia el poniente y sur, sobre los ejes de Av. Juárez, Paseo de la Reforma e Insurgentes Sur.

En la porción oriental del Centro Histórico se encontraba el gran mercado de mayoreo de comestibles de La Merced, en donde la vivienda deteriorada se mezclaba con las bodegas y el tránsito pesado de carga. Al noroeste la zona de Tepito con su vejez y obsolescencia también había sufrido un alto deterioro y concentraba familias de escasos recursos en viviendas con alta densidad de población.



En el límite poniente de la traza histórica, en el crucero que forma el Eje Central y la calle de Madero para el año de 1945 estaba ocupado por edificios de arquitectura moderna enclavados en el Centro Histórico.

En los años treinta hacía presencia de la modernidad de la arquitectura, en la zona del Centro Histórico, se terminaba la construcción del Teatro de Bellas Artes, se construía el primer edificio alto y arquitectura moderna de La Nacional en la esquina de Av. Juárez y San Juan de Letrán, en el terreno de más alto precio de la ciudad. Se llevaban a cabo importantes obras de infraestructura, redes de agua potable, alumbrado y pavimentos en la Avenida Juárez y en parte del área del Centro Histórico. La oportunidad que ofreció la porción occidental del Centro Histórico para inversión inmobiliaria y comercial en ésta época fue superior a cualquier otra parte de la ciudad.

Para la década de los cuarenta, la población de la ciudad de México llegaba a 1'595,000 habitantes. En el Centro Histórico compartían lugares los nuevos edificios de arquitectura moderna con inmuebles del siglo XIX y de la etapa colonial.

No obstante la magnitud de la ciudad, el Centro Histórico y su área poniente formaba el único centro urbano. Los tranvías y autobuses tomaban 15 ó 20 minutos como promedio en el recorrido de la periferia al centro, a menos que los viajes fueran a los poblados periféricos de San Ángel o Coyoacán. El núcleo financiero, de oficinas de gobierno, de enseñanza superior y cultura y el mercado de mayoreo se encontraban en el área de la antigua traza del siglo XVI, sin embargo en torno a él se encontraban zonas deterioradas de vivienda, a las que más tarde se les denominaría como la “Herradura de Tugurios”.

La ciudad seguía siendo, una ciudad con una centralidad fuerte y única, lo cual había generado una importante demanda de viajes en forma radial, demanda que se atendió mediante una red de transporte y de vías que facilitarían su comunicación a la periferia. Esta disposición, sirvió de apoyo a una mayor concentración y congestión del centro.



6.
EDIFICIO LOTERIA NACIONAL MEXICO, D. F.

En los años cuarenta se realizaba la construcción de edificios altos en la ciudad de México, con cimientos de “flotación” y estructura de concreto armado. Edificio de la Lotería Nacional, en la glorieta de “El Caballito”, cruce de Paseo de la Reforma con Avenida Juárez.



Estado en que se encontraba la calle de Monte de Piedad

DETERIORO Y PROBLEMÁTICA DEL CENTRO HISTÓRICO

DETERIORO DEL CENTRO HISTÓRICO

Congelación de rentas y parálisis de la inversión inmobiliaria

Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial en los años cuarenta, entre las medidas tomadas por el gobierno del país para proteger a las familias pobres, se emitió un Decreto Presidencial para congelar las rentas de los inmuebles, disposición que afectó la inversión en bienes raíces de la ciudad, a los inmuebles viejos de rentas bajas, y a la mayor parte de las construcciones del centro de la ciudad y las colonias antiguas. Los propietarios, ante la inversión improductiva abandonaron el mantenimiento de los inmuebles, cuyo valor permaneció también congelado. La vejez y obsolescencia de las construcciones produjo un alto deterioro en el ámbito físico urbano y socioeconómico de la población y los estratos económicos medios, emigraron a las nuevas colonias y sus lugares en el Centro Histórico fueron ocupados por familias de menores recursos, por bodegas y talleres. Los propietarios prefirieron dejar sus inmuebles vacíos y conservar en

renta sólo la planta baja para instalaciones comerciales cuya rentabilidad había sido menos afectada por la disposición gubernamental. Desafortunadamente el mandato de rentas congeladas duro seis décadas durante las cuales se arruinaron los inmuebles y se invadieron los lugares vacíos. Ante estas condiciones bajó el valor de la tierra y de los inmuebles y en muchas ocasiones por el hecho de estar catalogados como monumentos no pudieron ser adaptados para su mejor funcionamiento y aprovechamiento comercial.

Los nuevos edificios que se construyeron en el Centro Histórico para oficinas durante las décadas de 1960-1970 quedaron vacíos y se convirtieron en gran parte en talleres de costura y bodegas, algunos de los cuales se colapsaron en los sismos de 1971 y 1985, por haber excedido la carga viva permitida para su estructura. Numerosos inmuebles, sobre todo los antiguos, quedaron vacíos porque así lo prefirieron sus propietarios ante su escasa productividad, dificultades de administración y peligro de invasión.

Migración del centro a la periferia

Para el año de 1950, en una sola década, la población de la ciudad de México se había duplicado a 3.3 millones de habitantes y la superficie urbana ya había conurbado el territorio de tres municipios del Estado de México al poniente de la ciudad.

El Centro Histórico, sin capacidad para ofrecer espacio para el crecimiento y la facilidad y modernización de las instalaciones más importantes, sufrió de un rápido abandono de organismos y empresas que buscaron lugares apropiados fuera del centro. Para 1950 ya había abandonado el centro la Secretaría de la Defensa Nacional, a la que le siguieron la de Comunicaciones y Obras Públicas y otros conjuntos de oficinas del Gobierno Federal. En 1953 la Universidad Nacional se instaló al sur en la Ciudad Universitaria y con este cambio el Centro Histórico perdió al núcleo más importante de su población. En esta y las siguientes décadas, abandonaron el centro las tiendas comerciales de mayor importancia, las empresas financieras, oficinas de profesionistas y parte de la población local que tenía relación con estas actividades, lo cual causó un alto deterioro. Al abandono del centro en mucho contribuyó el desarrollo de nuevas centralidades en la ciudad, con las que el Centro Histórico no tuvo capacidad de competir, así como nuevos fraccionamientos que ofrecieron ventajas sobre las áreas antiguas de la ciudad.

La ciudad policéntrica

El cuantioso crecimiento de población durante las décadas siguientes ocupó extensas áreas en el Distrito Federal y del territorio del Estado de México. El centro de actividades más importante de la ciudad quedó cada día más lejos. El crecimiento de la población en la Zona Metropolitana para 1960 llegó a 5.4 millones de habitantes. La ciudad creció en la periferia, en donde se fortalecieron nuevos centros comerciales, instalaciones financieras, de oficinas y espectáculos y en no pocas arterias de la ciudad se instalaron corredores comerciales que atendieron a las demandas que requería la población de la metrópoli. Las nuevas centralidades generaron una metrópoli policéntrica.

Las familias de ingresos altos y medios se alojaron en áreas residenciales y las pobres, que sumaban más del 60% de la población metropolitana se alojaron y formaron barrios miseria en los terrenos más desfavorables de la periferia.

Para el año 2000 la zona metropolitana de la ciudad de México tenía a 17.8 millones de habitantes y ocupaba una superficie de 1,500 km². La metrópoli se había extendido a 34 municipios periféricos en el Estado de México, en donde se encontraba en el año 2000 más de la mitad de la población del área metropolitana. Entre 1980 y 2000 debido a su alto deterioro, el Centro Histórico había expulsado a más de la mitad de su población local.

El distrito financiero y de negocios del Centro Histórico se desplazó al poniente y sur de la ciudad, primero por Paseo de la Reforma e Insurgentes Sur y más tarde sobre los corredores comerciales en donde las oficinas corporativas fueron seguidas por oficinas y despachos. El abasto alimentario de la zona de la Merced, en 1982 fue desconcentrado a las nuevas instalaciones de la Central de Abastos en donde se construyeron los grandes almacenes de víveres quedando en el oriente y norte del Centro Histórico las vacías construcciones ocupadas para bodegas, almacenes y talleres y la vivienda deteriorada.

PROBLEMÁTICA DEL CENTRO HISTÓRICO

Los factores que contribuyeron al deterioro del centro fueron, entre otros, la falta de atención a los problemas estructurales que lo deterioraron, a una estructura urbana poco apta; a la pérdida de interés económico de los propietarios de los inmuebles por su baja productividad; a la pérdida de fuentes de empleo; al cambio de actividades económicas de alta remuneración y prestigio, por otras cuyas actividades deterioraron la economía; a la pobreza de gran parte de la población local y también el estrago por los daños causados por los sismos de 1971 y 1985. El deterioro se hizo más agudo por la participación del comercio informal, el contrabando, la inseguridad, la congestión de la vía pública, el desorden del transporte y la obsolescencia de los servicios.

No obstante el deterioro, el centro continúa siendo el núcleo de actividad más visitado de la metrópoli y del país, es notable no sólo por la cantidad y concentración de unidades económicas que ahí tienen su sitio, también por ser la sede de algunas de las instituciones públicas más importantes, y contener en su espacio los principales símbolos culturales de la sociedad mexicana, lo cual motiva que el Centro Histórico sea visitado diariamente como promedio por un millón de personas que acuden al lugar por razones de trabajo, gestión de trámites, consumo, esparcimiento, turismo, etc. Cinco líneas del Metro sirven a la zona y el Distrito Zócalo es el que mayor número de viajes atrae en la Zona Metropolitana con 568 mil viajes diarios.¹ Este atractivo concentra al comercio informal en la vía pública que aprovecha el alto aforo de transeúntes y la costumbre ancestral de viajar al centro para realizar sus compras.

Para su recuperación, el Centro Histórico requiere de un programa integral de desarrollo económico y social y en el aspecto físico de renovación de las redes de infraestructura, en la funcionalidad urbana de tránsito, transporte y corredores peatonales en la seguridad de las personas y bienes, en el orden y limpieza, en la imagen urbana y en el retiro del comercio en vía pública. Requiere de condiciones que presten seguridad a los inversionistas en bienes raíces, la garantía de seguridad a las personas y los bienes, la generación de empleo remunerativo y promoción de las actividades más nobles del ámbito cultural, del comercio, el turismo y las instalaciones recreativas.

¹ Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Centro Histórico del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Cuauhtémoc. Gaceta Oficial del Distrito Federal, p.7. 7 de Septiembre de 2000.

Sin embargo, la posibilidad de su regeneración va más allá de su territorio y condiciones específicas de sitio, al influir en su deterioro problemas graves en el ámbito de la economía nacional, de falta de empleo, empleo mal remunerado, falta de capacitación de la población y de problemas económicos y sociales que se presentan a nivel nacional y se concentran en la ciudad especialmente en la ciudad de México.

DELIMITACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

En el área del Centro Histórico de la Ciudad de México, existen diversas delimitaciones administrativas que atienden a objetivos específicos. Entre estos, por su importancia en el desarrollo de la zona, destacan dos. La establecida por el Gobierno Federal para proteger y mejorar el patrimonio histórico y monumental integrada en dos porciones: el Perímetro “A” que comprende la zona en donde se concentra la mayor parte de los inmuebles catalogados como monumentos históricos y artísticos, y el Perímetro “B”, ubicado en torno al Perímetro “A”, que comprende los monumentos y sitios en el área de la ciudad del siglo XIX. Esta delimitación para aplicar las normas de protección del patrimonio histórico y monumental, se expidió por Decreto del Ejecutivo Federal el 11 de abril de 1980.²

La delimitación establecida en la administración del Distrito Federal rige el desarrollo del Centro Histórico mediante el Programa Parcial de Desarrollo urbano del Centro Histórico, del que forma parte el Programa de Desarrollo Urbano de la Delegación Cuauhtémoc del Distrito Federal, aprobado por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal en Decreto del 7 de Septiembre de 2000 aún en vigor y el Programa de Desarrollo Urbano de la Delegación Venustiano Carranza. Los programas establecen la estrategia del desarrollo urbano, el ordenamiento territorial, las acciones estratégicas y los instrumentos de ejecución. Esta a cargo del Gobierno de las Delegaciones la administración pública, obras, mantenimiento, conservación, orden, seguridad y los servicios públicos.

En el aspecto de la administración pública, el área del Centro Histórico se ubica en dos Delegaciones. El 70% del área se encuentra en la Delegación Cuauhtémoc y el 30% en la Delegación Venustiano Carranza. Las áreas que determinan las áreas del Centro Histórico en las dos Delegaciones tienen límites diferentes a los que establecen los Perímetros “A” y “B” del Centro Histórico y el área definida para el Programa de Rehabilitación del Centro Histórico se encontraba en la Delegación Cuauhtémoc.

PROGRAMAS Y ACCIONES REALIZADOS PARA EL MEJORAMIENTO DEL CENTRO HISTÓRICO ENTRE 1970 Y 2000

Para proteger el patrimonio monumental, el Gobierno Federal desde los años treinta viene realizando el inventario de monumentos en el país, con objeto de salvaguardar el patrimonio histórico y monumental. Desde los años veinte del siglo pasado la Dirección de Bienes Nacionales de la Secretaría de Hacienda ya realizaba trabajos de mantenimiento, rehabilitación y restauración de monumentos en el país y en el Centro Histórico, dependencia que con distintos nombres y ubicación en la Administración Pública paso de la Secretaría de Hacienda a la de Bienes Nacionales e Inspección Administrativa, a la de Patrimonio

² Decreto Presidencial que declara Zona de Monumentos Históricos al Centro Histórico de la Ciudad de México. Diario Oficial del 11 de abril de 1980.

Nacional, a Desarrollo Urbano y Vivienda, a la Secretaría de Educación Pública y hoy se ubica en CONACULTA, ha realizado en el Centro Histórico importantes trabajos de investigación, reestructuración, restauración y mantenimiento de los monumentos de la Catedral y el Sagrario Metropolitano, el Palacio Nacional, la Santa Veracruz, San Juan de Dios y tantos otros.

En 1972 el Instituto Nacional de Antropología e Historia delimitó el área del Centro Histórico y realizó un catálogo de monumentos. En ese año, se aprobó la Ley Federal de Protección sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas e Históricas .

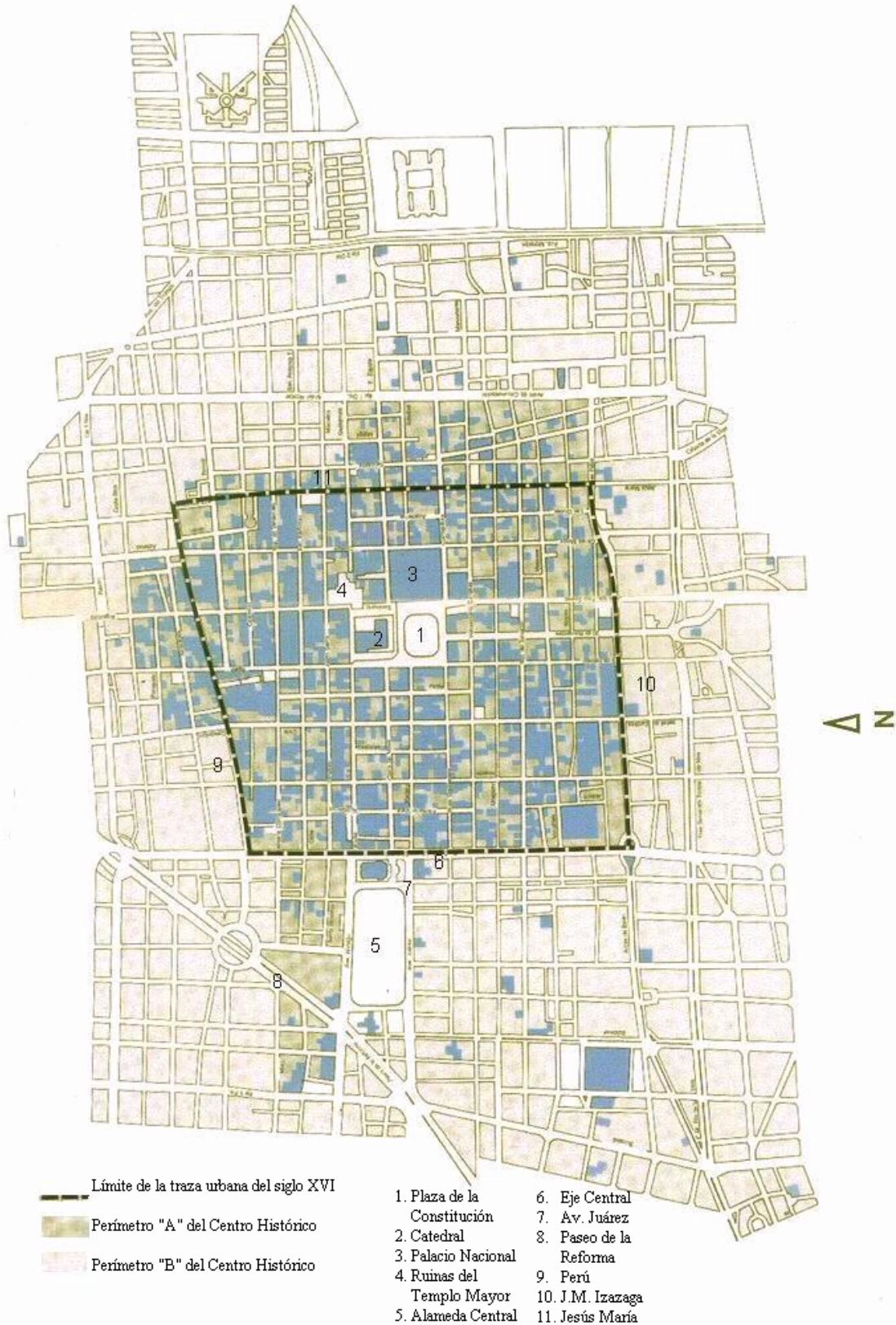
En el período de 1971 a 1976, el gobierno del Distrito Federal estableció el programa de “Remodelación Urbana”, en el área occidental del Centro Histórico, que comprendió el cambio de pavimento en el arroyo de las calles con piezas de adocreto y en las aceras adoquín de Querétaro. Se arreglaron algunas plazas y se retiraron los anuncios en las calles. Se establecieron como circulaciones peatonales dos cuadras de la calle de Gante, dos cuadras de Motolinia y las calles de Palma. Estas últimas se abrieron nuevamente a la circulación vehicular por demanda de los comerciantes y vecinos de la calle.

En 1985, la experiencia de los devastadores derrumbes de las construcciones causados en en el Centro Histórico, por el sismo de septiembre, determinó al gobierno urbano a limitar la altura de las construcciones y paralelamente se estableció el programa de Renovación Habitacional para vivienda nueva en los inmuebles que se encontraban en malas condiciones de estabilidad. En el año de 1988 la UNESCO declaró al Centro Histórico de la Ciudad de México como Patrimonio de la Humanidad.

En 1991, el Gobierno del Distrito Federal creó el programa para el mejoramiento del Centro Histórico 1991-94, que se denominó “Échame una manita” en el que decidió reubicar el comercio informal que ocupaba la vía pública, para lo cual se construyeron plazas comerciales, programa que no tuvo los resultados esperados, ya que persistió la invasión del comercio informal en calles y plazas. Como medida para ordenar la circulación vehicular, se estableció el cobro del estacionamiento en las calles, lo cual formalizó la ocupación del arroyo y redujo el área de circulación tan necesaria de mantener libre por su escasa capacidad. Se ordenó la salida de las terminales de autobuses de la Ruta 100 del centro y de la circulación de los taxis colectivos y “combis” que congestionaban las calles.

En 2002 el gobierno del Distrito Federal modificó las atribuciones que tenía el Fideicomiso del Centro Histórico como promotor inmobiliario y lo orientó para coordinar el Programa de Rehabilitación de la Porción Occidental del Centro Histórico, con los propósitos de restablecer el valor de la tierra, garantizar la propiedad inmobiliaria, evitar las invasiones de predios e inmuebles, construir nuevas redes de infraestructura, agua, alcantarillado sanitario y alumbrado público, recuperar espacios públicos, modernizar el transporte público y privilegiar al peatón con banquetas amplias, iluminadas y sin obstáculos, establecer una nueva organización para garantizar el orden y la seguridad, rehabilitar la imagen urbana y retirar a los ambulantes de la vía pública en las áreas rehabilitadas.

LÍMITES DEL CENTRO HISTÓRICO Y
LOCALIZACIÓN DE LA TRAZA URBANA
DEL SIGLO XVI





Porción del área del Programa de Rehabilitación 2002-2006 del Centro Histórico de la Ciudad de México

PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y ESTRATEGIA

El deterioro de la zona central de la ciudad de México, es un problema estructural que comprende aspectos económicos, sociales, políticos, culturales y de estructura e imagen urbana, problemas entrelazados e interdependientes que por su carácter requieren de un programa de rehabilitación integral, sostenible y de largo plazo, que mantenga continuidad y evaluación permanentes.

DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE REHABILITACIÓN

En el área del Centro Histórico definida como Perímetro “A” existen tres zonas en donde se presentan diferencias significativas en los aspectos económico, social y de dispositivo físico urbano: El de la Merced al oriente, Tepito al noroeste y la zona centro al oeste, zonas que para su rehabilitación requieren de proyectos y programas específicos.

El área definida para realizar el programa de rehabilitación del Centro Histórico 2002-2006, se encuentra en la zona centro. Los propósitos de seleccionar ésta área, fueron por una parte, la intención de salvaguardar los monumentos artísticos e históricos de mayor importancia de la etapa prehispánica, de la Colonia y del siglo XIX que se concentran en ella y por otra, por la capacidad de competencia y ventajas que presenta frente a otras centralidades de la ciudad en las actividades de turismo, comercio, cultura y la

posibilidad para generar empleo y vivienda. La rehabilitación de ésta zona tiene una alta capacidad competitiva de inversión inmobiliaria, en la instalación de comercio formal, de oficinas, habitación, desarrollo de museos, instalaciones culturales y de interés turístico, así como la posibilidad de sustituir los usos de talleres y bodegas en una estructura urbana rehabilitada. Las características competitivas del área seleccionada, representan la oportunidad de generar un detonador para el desarrollo económico, social y cultural del Centro Histórico que iniciado en el polígono seleccionado, tenga la capacidad de extenderse hacia el norte hasta la calle de Belisario Domínguez y al sur hasta José María Izazaga.

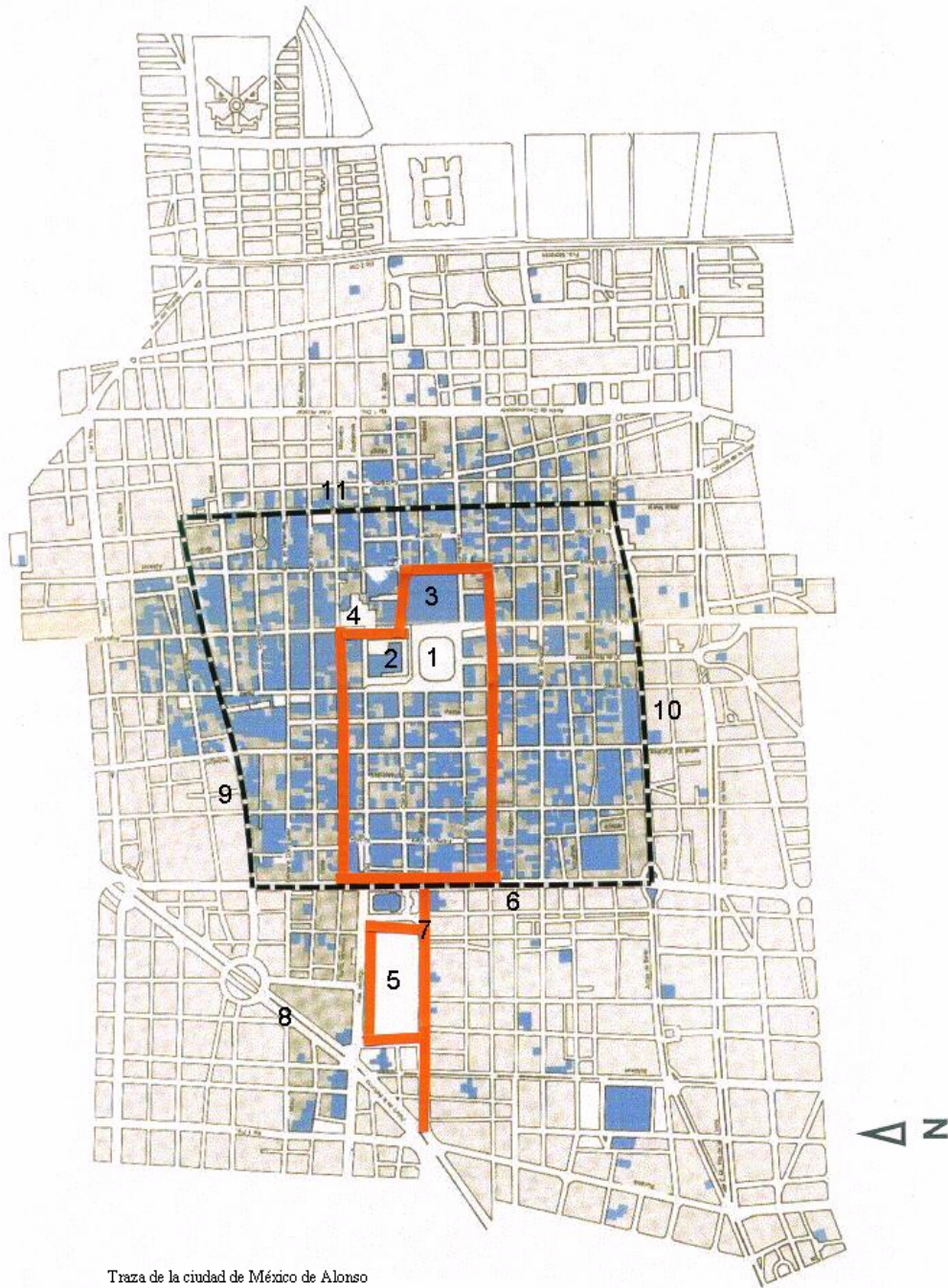
El área seleccionada para el programa de rehabilitación, ésta limitada por el Eje Central y las calles de Donceles, Correo Mayor y Venustiano Carranza, con una superficie aproximada de 84 hectáreas y al poniente la Alameda Central.

OBJETIVOS DEL PROGRAMA

Entre los objetivos del programa se establecen los siguientes:

- Generar el atractivo económico, social y de imagen que sea competitivo con otras centralidades de la ciudad para la instalación de actividades de oficinas, comercio, finanzas, vivienda, cultura y turismo.
- Retirar el comercio ambulante y restituir el orden en la vía pública.
- Generar seguridad a los vecinos, trabajadores y visitantes del Centro Histórico.
- Establecer nuevas redes de servicio público de agua potable, alcantarillado sanitario y alumbrado proyectadas para satisfacer el crecimiento futuro y desarrollo del Centro Histórico así como el mejoramiento y ampliación de las instalaciones de energía eléctrica y de telefonía en función de la demanda futura y la introducción de los servicios de la red eléctrica con regulación de voltaje y la de fibra óptica.
- Mejorar la imagen urbana y el espacio de convivencia en la vía pública, mediante la restauración de inmuebles, la rehabilitación de plazas y espacios públicos, la reposición de pavimentos, el retiro de cables aéreos en la vía pública y el mejoramiento de los espacios verdes.
- Aprovechar la estructura física urbana para proporcionar una circulación de vehículos más fluida y ordenada y aceras con mayor capacidad para la circulación de peatones.
- Retirar el estacionamiento de vehículos en vía pública, regular la red de circulaciones, ordenar el transporte de carga y las líneas de transporte público de pasajeros con rutas específicas, establecer paraderos de vehículos de transporte público y determinar el tipo de vehículos de carga que deben ser permitidos en el área.
- Aprovechar los estímulos fiscales aprobados por el gobierno del Distrito Federal para el Centro Histórico en el traslado de dominio de inmuebles así como en la rehabilitación y adaptación de las construcciones.

ÁREA DEL PROGRAMA DE REHABILITACIÓN
DEL CENTRO HISTÓRICO
2002 - 2006



- Trazo de la ciudad de México de Alonso García Bravo en 1522-1524
- Programa de Rehabilitación del Centro Histórico 2002-2006
- Monumentos catalogados por el Decreto Presidencial del 11 de abril de 1980
- Área del Centro Histórico Perímetro "A"

- 1. Plaza de la Constitución
- 2. Catedral
- 3. Palacio Nacional
- 4. Ruinas del Templo Mayor
- 5. Alameda Central
- 6. Eje Central
- 7. Av. Juárez
- 8. Paseo de la Reforma
- 9. Perú
- 10. J.M. Izazaga
- 11. Jesús María

PARTICIPANTES DEL PROGRAMA

Para realizar el Programa de Rehabilitación del Centro Histórico 2002-2006, la Jefatura de Gobierno de la ciudad encargó la coordinación al Fideicomiso del Centro Histórico. En los proyectos, acciones y obras participaron entre otros el Sistema de Aguas de la Ciudad de México, las Secretarías de Gobierno, de Obras Públicas, de Transporte y Vialidad, de Seguridad Pública, de Desarrollo Urbano y Vivienda, de Ecología y la Delegación Cuauhtémoc, así como la Compañía de Luz y Fuerza del Centro y la Compañía de Teléfonos de México, S.A. de C.V., y los Comités de Vecinos y Propietarios que se organizaron para cada calle del área rehabilitada.

PROGRAMA DE REHABILITACIÓN DE LA PORCIÓN CENTRO-OCCIDENTAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO¹

ESTRUCTURA URBANA

Vialidad, transporte, estacionamiento de vehículos y circulación peatonal:

La traza de la ciudad de México prácticamente se conservó desde su fundación en el siglo XVI hasta mediados del siglo XIX, en que sufrió modificaciones con la desamortización de los bienes del clero. Al fraccionarse los conventos se abrieron las calles de Gante y la primera calle de 16 de Septiembre que destruyó el Convento de San Francisco; la cuadra de Leandro Valle, al fraccionarse el Convento de Santo Domingo; las calles de Xicoténcatl, la Cerrada del 57 y la primera cuadra de República de Cuba con la demolición del Convento de la Concepción.

Ya a principios del siglo XX, en 1903 se abrió la calle de 5 de Mayo y más adelante la prolongación de la calle de Palma; la apertura de la avenida 20 de Noviembre, la ampliación de las calles de San Juan de Letrán, hoy Eje Central, la Av. Circunvalación oriente, la ampliación de la Av. José María Izazaga y la de 5 de Febrero entre otras.

Fuera de las calles abiertas y ampliadas en secciones de 15 metros o más, el ancho de las calles de la traza del siglo XVI se ha mantenido con su sección original de 40 pies de ancho ó sea de 12 a 12.50 metros. Estas calles que habían sido consideradas sumamente amplias durante los siglos XVI al XIX, para la segunda mitad del siglo XX se encontraban congestionadas de vehículos y peatones con alta densidad de instalaciones comerciales, de negocios, oficinas financieras, educativas y culturales, en una zona metropolitana que había llegado para el año 2000 a 17.8 millones de habitantes y a más de tres millones de vehículos en circulación.

Como estrategia, en el programa de rehabilitación de la red de tránsito vehicular y peatonal, se estableció evitar todo obstáculo en la vía pública del Centro Histórico, para utilizar en toda su extensión las secciones de calle, mediante los siguientes objetivos y acciones:

¹ El programa fue aplicado en el período de los años 2002-2006 por instrucción de la Jefatura de Gobierno del Distrito Federal, sin embargo no fue consolidado institucionalmente.

Vía pública y arroyo:

- Evitar el estacionamiento de vehículos en la vía pública.
- Retirar el comercio informal en vía pública.
- Prohibir los sitios de taxis en la vía pública.
- Prohibir la circulación de bicitaxis, bicicletas y carros de carga jalados a mano en el área rehabilitada del Centro Histórico.

Aceras:

- Beneficiar al peatón con la ampliación de aceras y andadores y evaluar la conveniencia de establecer calles peatonales.
- Evitar concesión ó autorización a particulares para utilizar la vía pública.
- Retirar el mobiliario urbano conservando sólo los elementos indispensables de postes de alumbrado, semáforos, cámaras de seguridad y alarma, botes para basura y teléfonos públicos, elementos que deberán estar colocados de manera conveniente en las aceras, alejados de los cruceros de vehículos para evitar su congestión.

Transporte de carga:

- Retirar la circulación de vehículos de carga durante el día, entre las 20:00 hrs. y las 10:00 hrs. del día siguiente.
- Reducir la capacidad de los vehículos de carga que prestan servicio a la fracción que se rehabilitó del Centro Histórico.

Transporte de pasajeros:

- Establecer un sistema de transporte colectivo no contaminante en el área del Centro Histórico.
- Mejorar el sistema de transporte colectivo de pasajeros, ordenar las rutas que prestan servicios y ubicar los puntos de ascenso y descenso de pasajeros.

Estacionamiento de vehículos:

- Rehabilitar los estacionamientos de servicio público para vehículos existentes e instalar estacionamientos periféricos en caso de aprobarse un sistema de transporte interno para el Centro Histórico que requiera de estaciones de traspaso en la periferia.

Cruceros de peatones y vehículos:

- Establecer diseños en los cruceros en los que se señale la prioridad de paso del peatón.

Circulación de personas con capacidades diferentes:

- Establecer en la red peatonal los dispositivos apropiados para facilitar el tránsito de las personas con capacidades diferentes.

Mejoramiento del sistema de circulaciones vehicular y peatonal

En la red vial rehabilitada el propósito atendió al mejoramiento de la circulación de vehículos y peatones. En el arroyo, se establecieron carriles de 3.25 metros de ancho y en las aceras andadores que correspondieran al aforo de peatones. Se regularizó el trazo longitudinal de los carriles de circulación a lo largo de las calles, se diseñaron los cruceros, los radios de giro y el acceso a los estacionamientos de

vehículos. En el arroyo quedó prohibido el estacionamiento por lo cual se retiraron las áreas que para este objeto estaban construidas en las calles de Donceles. Las aceras se dejaron libres de obstáculos y los postes y casetas telefónicas se reubicaron en una franja de la acera inmediata al arroyo. En algunas de las banquetas con ancho mayor a 3.00 metros se instalaron áreas jardinadas y arboladas.

Al corredor peatonal de la calle de Motolinia se sumó el tramo entre 5 de Mayo y Tacuba hasta la estación del Metro Allende. De igual manera el corredor peatonal que corre de sur a norte por la calle de Gante, se prolongó en el tramo de Filomeno Mata entre las calles de Madero y 5 de Mayo.

INFRAESTRUCTURA

El programa para las redes de infraestructura comprendió la reposición de las redes de abastecimiento de agua potable, alcantarillado sanitario y alumbrado público, así como el mejoramiento y ampliación de las redes de energía eléctrica y de telefonía y la reposición total de pavimentos. Los proyectos se formularon para atender las demandas actuales y futuras, de acuerdo a la redensificación de vivienda y de otras actividades que se generarán en el área rehabilitada.

Redes de agua potable y alcantarillado sanitario

Por encontrarse en mal estado, de acuerdo al dictamen del Sistema de Aguas de la Ciudad de México, la red de distribución de agua potable se sustituyó en su totalidad incluyendo las tomas domiciliarias. La red de alcantarillado sanitario se encontró con hundimientos diferenciales, contrapendientes y fracturas, por lo cual el Sistema de Aguas consideró necesaria su restitución.

Red de alumbrado público

El estudio de luminotecnia y los de seguridad pública, determinaron el cambio del alumbrado existente de vapor de sodio y luz ámbar por luminarias de halógenos metálicos y luz blanca con mayor capacidad para definir objetos y personas y reducir el consumo de energía.

Red de cámaras de seguridad

El programa de seguridad pública incluyó la red de cámaras de vigilancia, alarmas y el Centro de Mando del Centro Histórico.

Redes de energía eléctrica y de telefonía

Con el propósito de mejorar y ampliar las redes de energía eléctrica y telefonía, el Gobierno del Distrito Federal suscribió convenios con la Compañía de Luz y Fuerza del Centro y con la de Teléfonos de México, S.A. de C.V., para que las obras de mejoramiento y ampliación de estas instalaciones se llevaran a cabo mediante un programa simultáneo y coordinado. En los programas se aprobó realizar las instalaciones de redes subterráneas y tomas domiciliarias hasta el alineamiento de los inmuebles con objeto de retirar los cableados que existen adosados en las fachadas de las construcciones y los cableados aéreos.

Pavimentos

Los pavimentos de arroyos, aceras y plazas se restituyeron íntegramente con pavimentos diseñados de acuerdo a las recomendaciones de los estudios de mecánica de suelo y al carácter del Centro Histórico.

IMAGEN URBANA

El programa de imagen urbana, generó el mejoramiento de los inmuebles, la evaluación de la estabilidad de los edificios, el uso conveniente de predios e inmuebles, el retiro de las escalinatas de acceso a inmuebles sobre la vía pública, el retiro de anuncios el mejoramiento del mobiliario urbano, el retiro de los cables de energía eléctrica y telefonía aéreas sobre la vía pública; el mantenimiento y mejoramiento de las áreas jardinadas y la limpieza en la vía pública.

La política para conservar y mejorar la riqueza monumental y de sitio, se orientó a recuperar la imagen con apoyo en las recomendaciones de la “Carta de Venecia” de respetar la arquitectura de todos los tiempos e integrarla armónicamente con la contemporánea en el entorno histórico. Bajo este criterio, se estableció la recuperación por calle estudiando la configuración de fachadas y restaurando cada edificio de acuerdo a su época.

Para realizar los proyectos, se integraron los levantamientos urbanos de fachadas por cada cuadra en ambos costados y se establecieron los proyectos de restauro encargados a arquitectos especialistas. Para la realización del trabajo se organizaron los Comités de Vecinos por calle para acompañar con sus opiniones los proyectos y las obras.

El gobierno de la ciudad destinó recursos para el mejoramiento físico de los edificios para lo cual el Fideicomiso del Centro Histórico firmó convenios con los propietarios de los inmuebles. Los fondos destinados al mejoramiento de los edificios fueron aprobados por el Comité de Vecinos por calle, el propietario del inmueble y el Fideicomiso del Centro Histórico. Los proyectos y las obras fueron aprobados y supervisados por el Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Instituto Nacional de Bellas Artes.

En los corredores peatonales de las calles de Motolinia, Gante, Filomeno Mata y los Callejones de 5 de Mayo, el programa estableció áreas arboladas y jardinadas, al igual que en las plazas del Empedradillo, Seminario y Gran Tenochtitlán, así como en las calles cuyas aceras lo permitieron.

El programa de rehabilitación incluyó la reposición de todos los pavimentos en arroyos, aceras y plazas.

SEGURIDAD PÚBLICA

Uno de los problemas de mayor impacto negativo en el deterioro del Centro Histórico es la falta de seguridad. El programa a cargo de la Secretaría de Seguridad Pública, determinó el establecimiento de un cuerpo de policía especial de vigilancia por cuadra y la instalación del sistema de monitoreo con cámaras de vigilancia y alarmas que reportan a un Centro de Mando del Centro Histórico.

COMERCIO INFORMAL EN VÍA PÚBLICA

El Gobierno del Distrito Federal determinó retirar el comercio informal de la vía pública en las áreas que se rehabilitaron.

PROGRAMA DE OBRAS REALIZADAS

PARQUES Y PLAZAS

1. Conjunto en torno a la Catedral Metropolitana y la Plaza de la Constitución
2. Plaza del Empedradillo
3. Plaza de Seminario
4. Plaza de la Fundación de la Gran Tenochtitlan y acera de la Suprema Corte de Justicia
5. Conjunto urbano Hemiciclo a Juárez – Corpus Christi
6. Alameda Central
7. Conjunto Ajaracas

CALLES PEATONALES

8. Gante, entre 5 de Mayo y Venustiano Carranza
9. Filomeno Mata, entre 5 de Mayo y Venustiano Carranza
10. Motolinia, entre Tacuba y 16 de Septiembre
11. Callejones de la Olla y la Cazuela, entre 5 de Mayo y Palma
12. Andador de la 1ª calle de Argentina entre Guatemala y Donceles
13. Acera de la Catedral frente al Zócalo
14. Acera de las calles de Monte de Piedad
15. Dolores, ente Independencia y Artículo 123.

CALLES DE CIRCULACIÓN MIXTA

16. Donceles, entre Eje Central y República de Argentina
17. Tacuba, entre Eje Central y Monte de Piedad
18. 5 de Mayo, entre Eje Central y Monte de Piedad
19. Madero, entre Eje Central y Monte de Piedad

OTRAS OBRAS

En el programa de rehabilitación, se realizaron proyectos y obras de restauración de edificios que estuvieron a cargo de un grupo reconocido de arquitectos especialistas, entre otros los edificios de la Esmeralda en Madero e Isabel la Católica, el extemplo de Corpus Christi, los edificios de Guatemala № 40 y Argentina № 8, el Panteón de San Fernando y más de cuatrocientas obras de restauración de fachadas de inmuebles de diversas épocas en el área rehabilitada del Centro Histórico.

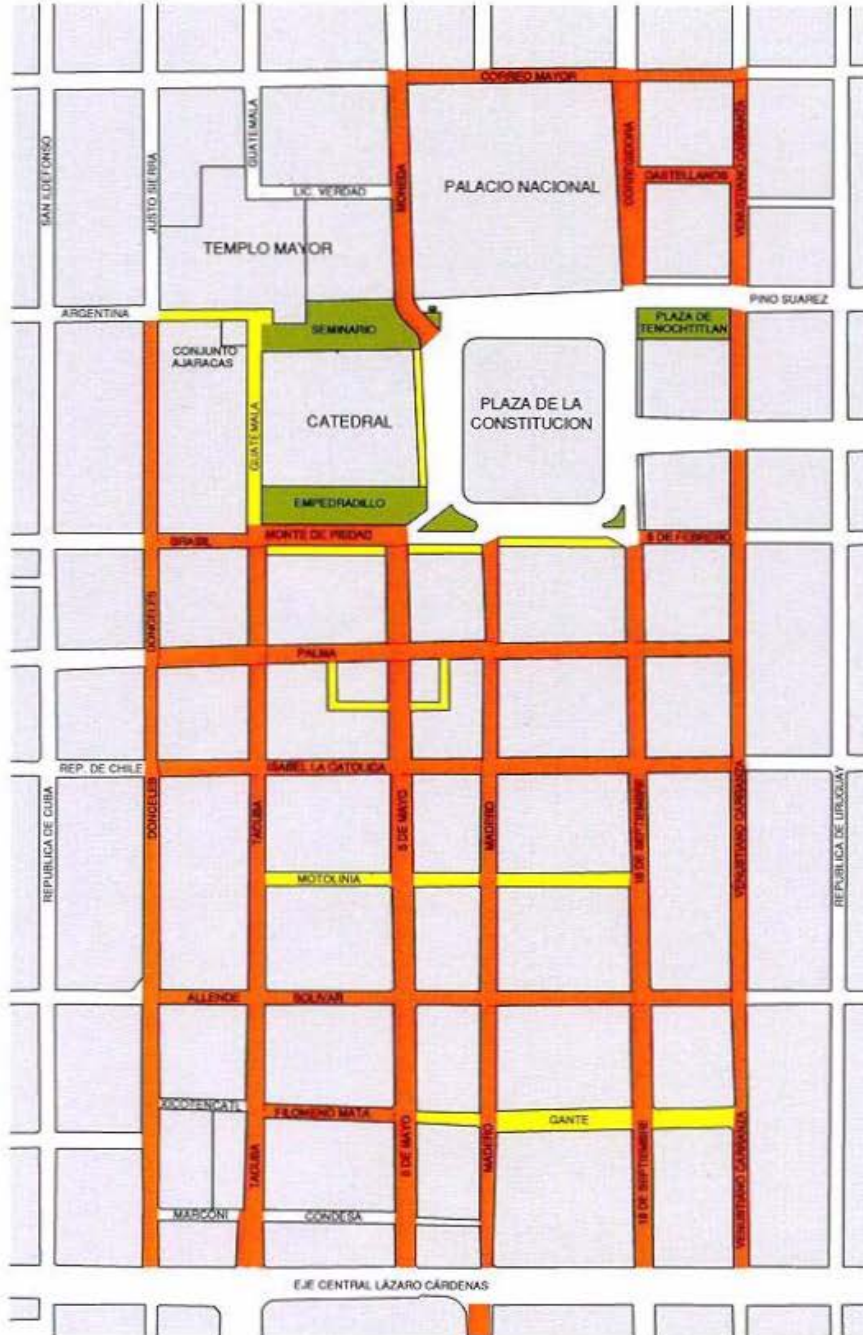
20. 16 de Septiembre, entre Eje Central y Monte de Piedad
21. Venustiano Carranza, Eje Central y 20 de Noviembre
22. Bolívar, entre Donceles y Venustiano Carranza
23. Isabel la Católica, entre Donceles y Venustiano Carranza
24. Palma, entre Donceles y Venustiano Carranza
25. 5 de Febrero, entre Venustiano Carranza y 16 de Septiembre
26. Corregidora, entre Pino Suárez y Correo Mayor
27. Venustiano Carranza, entre Pino Suárez y Correo Mayor
28. Moneda, entre Plaza de la Constitución y Correo Mayor
29. Castellanos, entre Corregidora y Venustiano Carranza
30. Correo Mayor, entre Moneda y Venustiano Carranza
31. Brasil, entre Tacuba y Donceles

OTRAS OBRAS

32. Rehabilitación del Panteón de San Fernando
33. Restauración del edificio en la esquina de Madero e Isabel la Católica
34. Restauración del extemplo de Corpus Christi
35. Restauración y adaptación del edificio de Guatemala № 40
36. Restauración y adaptación de la casa de Argentina № 8

PROGRAMA DE REHABILITACIÓN 2002-2006

CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



- CALLES
- CALLES PEATONALES
- PLAZAS



FIDEICOMISO DEL CENTRO HISTÓRICO
GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL



Obras en la calle de Madero

PROYECTOS Y OBRAS

Se presentan algunas de las obras realizadas, con los antecedentes y las consideraciones que determinaron los proyectos:

CONJUNTO DE LA CATEDRAL Y EL TEMPLO MAYOR

PLAZA DEL EMPEDRADILLO

PLAZA DE SEMINARIO

CONJUNTO DE LA PLAZA DE LA FUNDACIÓN DE LA GRAN TENOCHTITLAN Y LA ACERA DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA

ALAMEDA CENTRAL

CONJUNTO URBANO HEMICICLO A JUÁREZ – CORPUS CHRISTI

REHABILITACIÓN DE CALLES PEATONALES

Calle de Gante y Filomeno Mata
Calle de Motolinia
Aceras de la calle de Monte de Piedad
Callejones de la Olla y la Cazuela

REHABILITACIÓN DE CALLES DE CIRCULACIÓN MIXTA

Calle de Corregidora
Calle de Tacuba
Calle de Donceles
Calle de Moneda

CONJUNTO URBANO DE LA CATEDRAL Y EL TEMPLO MAYOR

El proyecto de rehabilitación del núcleo del Centro Histórico comprendió los espacios urbanos, plazas y calles que forman el entorno de los edificios más importantes y emblemáticos de la ciudad de México; la Catedral Metropolitana, los restos arqueológicos del Templo Mayor mexicana, el edificio de la primera Universidad de América, el edificio del Nacional Monte de Piedad, el Palacio Nacional, el Portal de Mercaderes y los edificios de Gobierno del Distrito Federal. En éste núcleo se rehabilitaron plazas, calles y aceras en torno a la Catedral Metropolitana y la Plaza de la Constitución.

CONCEPTUALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se concentró en el diseño de los espacios urbanos en la vía pública, respetando las construcciones y aprovechando los espacios públicos para generar una mejor estructura de funcionamiento urbano. Las obras de infraestructura, se trataron con los criterios establecidos en el programa de rehabilitación, se mejoró la red de circulaciones de peatones y vehículos, otorgando preferencia a la primera y regulando la segunda, se ampliaron y mejoraron los servicios y las acciones de orden y seguridad.

El planteamiento para formular los proyectos de los espacios en vía pública se realizaron con apoyo en el desarrollo histórico de cada una de las calles, callejones y plazas. Como objetivos se atendieron el funcionamiento de las circulaciones de peatones y de vehículos y a la construcción de espacios libres jardinados y arbolados, respetando los visuales hacia los monumentos; el diseño de pavimentos y elementos del mobiliario urbano, así como el diseño de espacios para generar lugares para la convivencia humana.

Para dar unidad al núcleo urbano del Centro Histórico, se integró el pavimento para peatones con pisos de piedra volcánica de recinto. Pavimento históricamente usado en la ciudad de México, de alta dureza. En el arroyo el pavimento se construyó de concreto estampado, con las mismas especificaciones y diseño definidos para el Centro Histórico.

El conjunto del núcleo comprende las calles de Monte de Piedad y el portal de Mercaderes, la primera calle de Guatemala, el andador de la primera calle de Argentina, frente al Templo Mayor, las Plazas del Empedradillo y de Seminario, la acera frente a la Catedral y los portales de los edificios del Gobierno del Distrito Federal, la Plaza de la Fundación de la Gran Tenochtitlan y la acera de Pino Suárez frente a la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la acera de Palacio Nacional y la propia Plaza de la Constitución. En éstas dos últimas áreas no se realizaron obras de rehabilitación en el programa 2002-2006.

PROYECTO URBANO DEL ENTORNO
DE LA CATEDRAL METROPOLITANA
EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



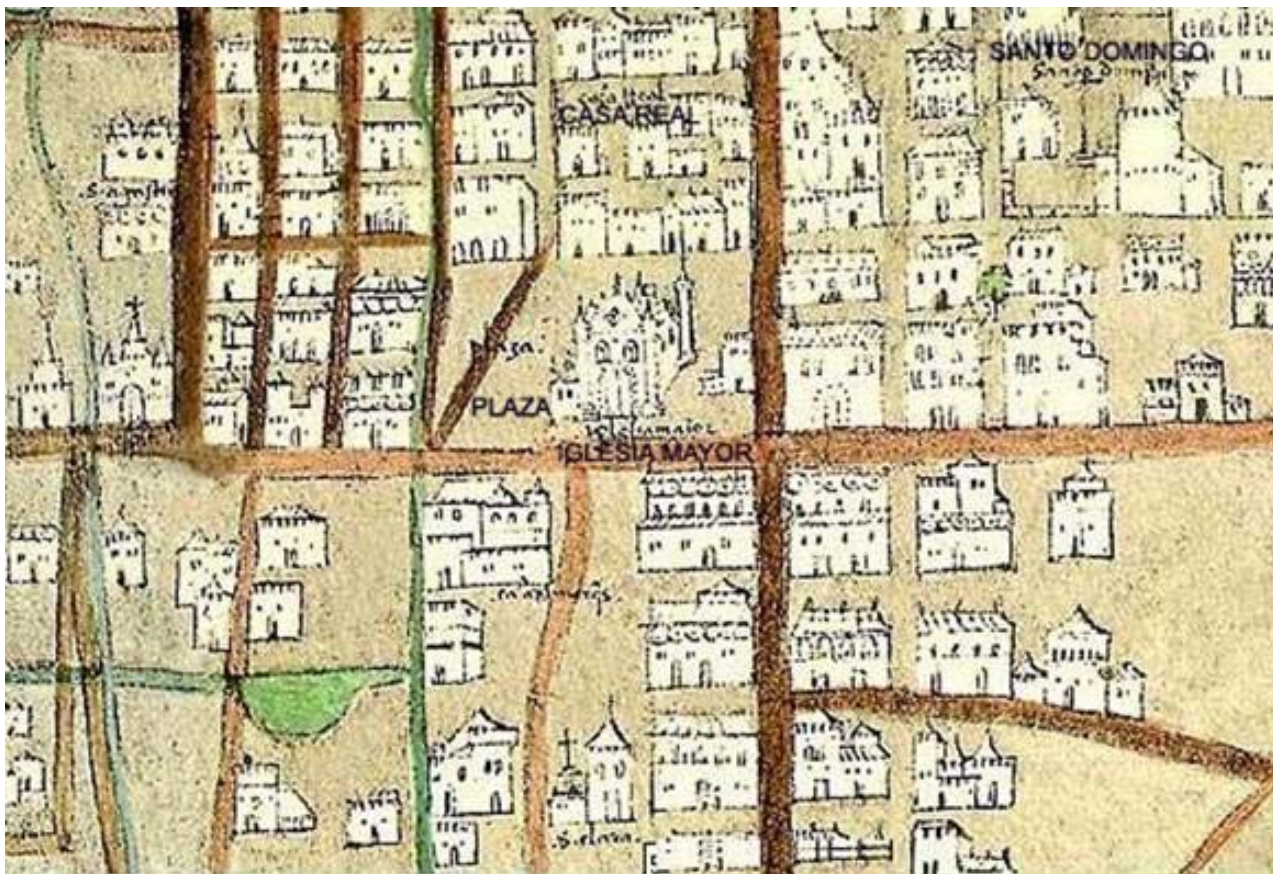
PROYECTO URBANÍSTICO
ARQ. ENRIQUE CERVANTES S.
MÉXICO, 2006

PLAZA DEL EMPEDRADILLO

NOTAS HISTÓRICAS

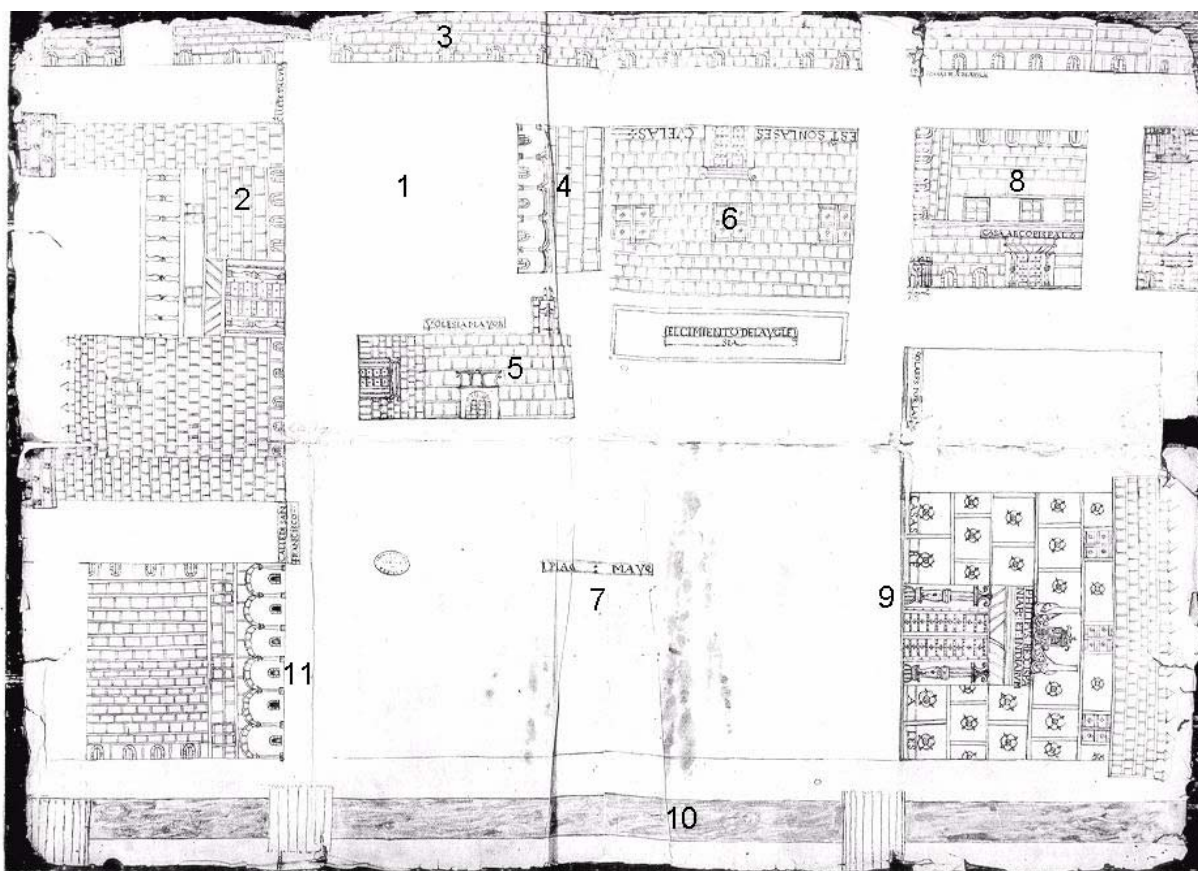
En el año de 1521, había sido tomada la ciudad de Tenochtitlan por los conquistadores y decidido el lugar para la nueva capital de la provincia en el mismo centro de la ciudad mexicana. Demolido la ciudad, se conservaron los palacios de Axayacatl y de Moctezuma que Cortés tomó para sí. El primero ubicado en la actual calle de Monte de Piedad entre Tacuba y Madero y el segundo en el lugar en donde se encuentra el Palacio Nacional. Las casas de Axayacatl, en donde Cortés construyera su primer palacio, daban frente al espacio que hoy ocupa la Plaza del Empedradillo.

En 1525 y debido a la ausencia de templo en la ciudad, la Audiencia aprobó la construcción de una iglesia frente a la casa de Cortés en la esquina occidental del atrio actual.



El centro de la fracción del plano de la ciudad de México de 1555, atribuido a Alonso de Santa Cruz y conocido como “Mapa de Upsala”, se encuentran los edificios principales de la Iglesia Mayor, las Casas Reales y en su alrededor las casas de los conquistadores.

La construcción del primer templo dividía el espacio, dejando al sur la Plaza Mayor y al norte una pequeña plaza, que tomó diversos nombres en el tiempo, como: Plaza del Marques, Plaza Menor y Plaza del Empedradillo. La plaza tenía por límites al poniente el Palacio de Cortés, al norte, las casas de conquistadores sobre la actual calle de Guatemala, y al oriente un portal¹ y comercios que habían sido construidos por vecinos, en solares que el Cabildo de la ciudad les había dado “a censo”, a fin de percibir rentas en los terrenos destinados a la Iglesia Mayor, en tanto esta se construía.² Al oriente de los portales, para el año de 1566 se construían los primeros cimientos de la Catedral, construcción que había ordenado el rey desde 1552.



- | | |
|---|---|
| 1. Plaza del Empedradillo. | 7. Plaza Mayor |
| 2. Palacio de Cortés | 8. Arzobispado |
| 3. Casas de vecinos sobre la calle actual de Guatemala. | 9. Palacio de gobierno virreinal. Antes casas de Moctezuma y Casas de Cortés. |
| 4. Portal de comercio. | 10. Acequia Real. |
| 5. Primera Catedral. | 11. Portal de Mercaderes. |
| 6. Cimientos de la Segunda Catedral. | |

Plaza del Empedradillo limitada al sur por la primera Catedral, al poniente por la Casa de Cortés, al norte por las construcciones sobre la calle de Guatemala y al oriente por los portales de comerciantes.

Plano del Archivo de Indias en Sevilla, en 1566, consignado en la obra de Diego Augusto Iñiguez. Planos de Monumentos de América y Filipinas de la Universidad de Sevilla en 1934. Los números que aparecen en el plano y su identificación son del autor de este trabajo.

¹ El Cabildo de la ciudad de México aprobó en su sesión del 15 de abril de 1524, la construcción de portales en la periferia de la Plaza Mayor, más no en este espacio que estaba destinado a la Iglesia Mayor. Actas de Cabildo de la Ciudad de México.

² O’Gorman, Edmundo en Notas al libro de México en 1554 y Túmulo Imperial de Francisco Cervantes de Salazar. Editorial Porrúa, S.A. Tercera edición. p.p. 32-33. México 1975

En 1607, los “guarnicioneros”³ que tenían sus tiendas en los bajos del Palacio de Cortés formaron una hermandad, y el 3 de mayo de 1607 colocaron una cruz grande de madera dorada al norte de la Plaza del Empedradillo, en la esquina de las calles actuales de Guatemala y Monte de Piedad. De éste acto, viene en México la costumbre de colocar cruces ese día del año. En este sitio, la misma cofradía construyó en 1643 un chapitel o capilla hexagonal abierta por sus costados, y en 1667, el Virrey Conde de la Monclova mandó cerrar los claros para que se pudiera celebrar misa. Primero, se autorizó sólo una, para el día de la Santa Cruz, y ya para 1724 se celebraba misa diaria. Más tarde se fue abandonando la capilla y la zona se llenó de basura y vendedores y en la noche era abrigadero de ladrones y depósito de cadáveres. Estas condiciones y el estorbo que ocasionaba la capilla a la circulación, ocasionaron que se demoliera en 1824.⁴

Para 1625 la primera Catedral se había demolido⁵ después de trasladar en ese año el Santísimo Sacramento a la nueva Catedral el día de Corpus, cuando ya se habían cerrado las primera bóvedas en la Sacristía. Al demolerse el templo se abrió el espacio de la Plaza del Empedradillo hacia la Plaza Mayor.⁶

En el plano en perspectiva de la ciudad de México dibujado por Juan Gómez de Trasmonte en 1628, la Plaza del Empedradillo da frente a la Catedral que se encontraba en construcción, indicada en el plano con la letra “B”. Marcada con la letra “A” aparece lo que fuera el Palacio Virreinal, con la letra “C” las Casas de Cabildo, la “D” la Casa Arzobispal y la “F” la Plaza del Volador y más atrás la Universidad. El número “4” representa a la Iglesia de la Profesa en un dibujo estilizado.



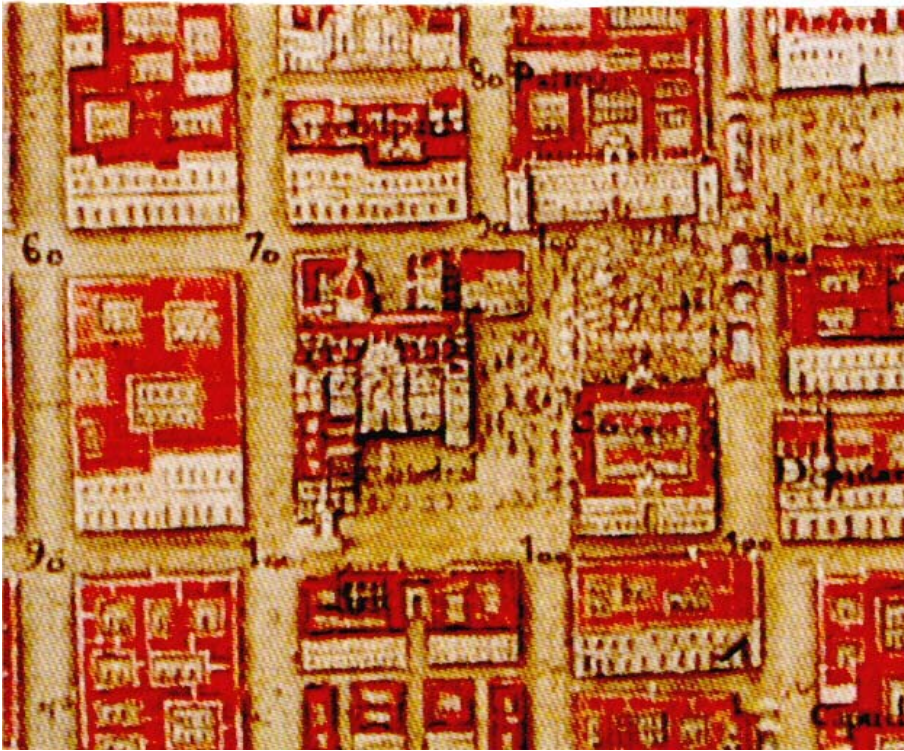
Fracción del Plano de Juan Gómez de Trasmonte “Forma y levantamiento de la ciudad de México”. Reproducción en cromolitografía en 1906. Museo Nacional de Historia.

³ Artesanos que se ocupaban de hacer trabajos de talabartería.

⁴ Marroquí, José María. La ciudad de México. Tomo II, p.p. 333-337, México, 1900.

⁵ Kubler, George. Mexican Architecture in the sixteenth century II, p.p. 293-296. Yale University Press, U.S.A. 1948.

⁶ Zavala, Silvio. El traslado del Culto de la antigua a la nueva Catedral de México en 1625. Archivo General de la Nación, 1988. México.



Fracción del Plano al óleo dibujado en 1737 por los arquitectos Pedro de Arrieta, Miguel Custodio Durán, Miguel José de Rivera, José Eduardo de Herrera, Manuel Álvarez y Francisco Valderna. Sin Título. De 195 x 130 cm. Museo Nacional de Historia de la ciudad de México.

En 1737, la Plaza Mayor y la del Volador se encontraban saturadas de comercio. La Plaza del Empedradillo ahora abierta al sur hacia la Plaza Mayor mantenía su espacio. En el costado norte de la Plaza del Empedradillo se encontraba la capilla de los Talabarteros y en la Plaza Mayor se mantenía el Mercado del Parían.

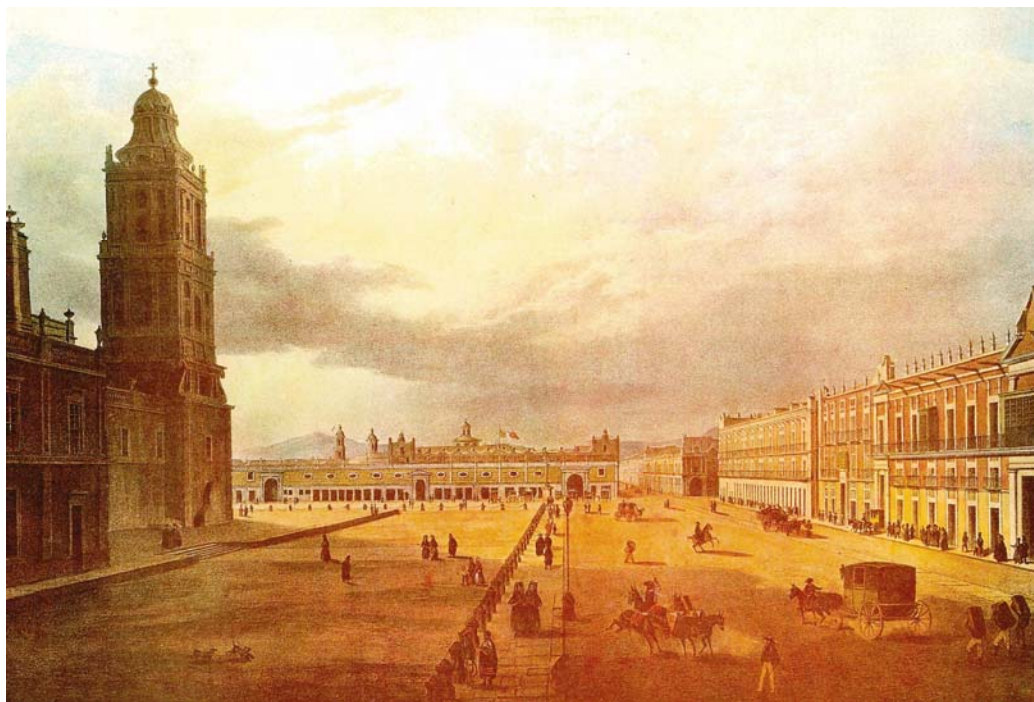
Hacia 1760 la Catedral se encontraba en proceso de construcción, limitada por la barda que cortaba la vista del transeúnte y que sería derribada en 1792.

El límite catedralicio fue sustituido por cadenas lo que abrió un gran espacio en torno a la Catedral. Hacia el lado izquierdo se aprecia la Plaza del Empedradillo y al fondo la capilla de Talabarteros.

La Catedral de México y el Sagrario Metropolitano.
Toussaint, Manuel.
Editorial Porrúa,
S.A., p. 96 México
D.F., 1992.



En la litografía realizada por el pintor y litógrafo Carlos Nevel entre 1829 y 1834, se aprecia el gran espacio de la Plaza del Empedradillo integrado con el del atrio occidental de la Catedral limitada sólo por cadenas colgadas de pequeñas columnas.



La plaza del Empedradillo se encontraba en 1860 rodeada del paseo de las cadenas y por el arbolado. Aparecen los primeros tranvías tirados por “mulitas” como medio de transporte público y se establece la primera línea que va de la Plaza del Empedradillo a la Ermita de Tacubaya.

En 1917 se había establecido el primer sistema de autobuses urbanos de la ciudad que ya competía con el transporte de los tranvías.⁷ El automóvil también se multiplicaba y ocupaba como estacionamiento los carriles laterales de las calles.

En 1923 el Departamento Central llevó a cabo una importante modificación a la Plaza del Empedradillo, a la de Seminario y la de la Constitución. Se cambió a la Plaza del Empedradillo el monumento hipsográfico dedicado a Enrico Martínez que se encontraba en la Plaza de Seminario. La extensa acera jardinada frente a la Catedral desapareció cediendo su espacio a la circulación vehicular.

Para 1938 la Plaza del Empedradillo se había convertido en área de estacionamiento y circulación de vehículos y en un amplio arroyo en donde corrían tres líneas de tranvías. De hecho el área de la plaza peatonal había desaparecido para dar paso a los vehículos.

Porción norte de la Plaza del Empedradillo, tomada desde las torres de la Catedral en 1938.



⁷ Atlas General del Distrito Federal, formado en 1929 por orden del Jefe del Departamento Central José Manuel Puig Casaurana, p. 130. Ed. Condumex, S.A. de C.V. 1991.

En 1940 la Plaza del Empedradillo y la Plaza de la Constitución mantenían sus jardines y los automóviles aumentaban y ocupaban los costados de las plazas.



En 1958, cuando el Lic. Ernesto P. Uruchurtu estuvo a cargo como Jefe del Departamento del Distrito Federal, se realizó una nueva modificación a las plazas. Se amplió el núcleo central de la Plaza de la Constitución, con lados iguales y quedó cubierto de pavimento sin un solo rastro de jardín, al igual que las plazas del Empedradillo y de Seminario. Nació ésta tendencia arquitectónica de extensas explanadas ignorando la importancia que tiene la vegetación en este espacio libre, la imagen, el colorido y el ambiente que generan. Se transformaron las fachadas de los edificios del lado poniente de la plaza central de manera artificial para igualar la altura en el frente sobre el Portal de Mercaderes y se amplió la avenida Pino Suárez para formar un par vial con la avenida 20 de Noviembre.



Una de las razones para dejar las plazas desnudas de jardines y arbolado, fue “evitar los obstáculos que cortaran la vista hacia los edificios históricos”. En el proyecto del Centro Histórico en ésta época dejaron de circular los tranvías eléctricos.

El 15 de septiembre de 1958 se inauguraron las nuevas aceras y plazas desnudas sin vegetación que formarían una “escuela” para el tratamiento de las plazas en el Centro Histórico.

Durante el Programa de Remodelación Urbana que llevó a cabo el Departamento del Distrito Federal de 1974 a 1976, la Plaza del Empedradillo se pavimentó con adoquín de Querétaro. La circulación de vehículos por la amplitud de la calle de Monte de Piedad, fue ocupada para estacionamiento de vehículos en batería de dos en fondo, operado por “franeleros”, lo cual provocó congestión frente a la Plaza y en el cruce de las calles de Monte de Piedad y 5 de Mayo.

ESTADO EN QUE SE ENCONTRABA LA PLAZA

En el año 2003, la plaza se encontró con pavimento de adoquín de Querétaro, erosionado y fracturado en más del 40% de la superficie, con hundimientos del suelo y encharcamientos. El alumbrado público no era suficiente para prestar seguridad a los transeúntes y el jardín elevado que se encontraba al sur era lugar y dormitorio de maleantes.

Frente a la calle de Monte de Piedad, el amplio arroyo permitía el estacionamiento de vehículos que se agrupaban en batería en doble fila frente a la plaza, generando congestión en el tránsito, inseguridad y pésimo aspecto frente al costado occidental de la Catedral. La plaza era invadida por el comercio informal y por puestos establecidos conectados clandestinamente a las líneas de energía eléctrica.



La calle de Monte de Piedad frente a la Plaza del Empedradillo con ancho mayor al requerido para la circulación de vehículos se invadía con estacionamiento de vehículos.

PROYECTO URBANÍSTICO

El proyecto vial jugó un papel importante para el ordenamiento de la plaza y para el tránsito vehicular del entorno. Se rectificó el trazo del arroyo de la calle de Monte de Piedad y se generó un nuevo diseño para el cruce de 5 de Mayo y Monte de Piedad. La plaza peatonal ganó espacio útil que permitió alejar del arroyo el monumento a Enrico Martínez.

La Plaza del Empedradillo, con 5,700 metros cuadrados de superficie, fue ocupada en un 47% (2,700 m²), por áreas jardinadas, 44% (2,500 m²) para circulaciones peatonales y 9% (500 m²) para estacionamiento momentáneo de autobuses de turismo y escolares, frente a la calle de Monte de Piedad.

En la plaza se dispusieron corredores peatonales de norte a sur en donde el flujo peatonal es mayor. Uno paralelo al arroyo de Monte de Piedad, protegido con un seto frente al arroyo y el otro paralelo a la reja de la Catedral. En la esquina sur, la plaza dispuso de un espacio pavimentado para alojar la numerosa circulación de peatones en horas críticas.

Los andadores transversales de la plaza, forman la continuación de la circulación peatonal de las aceras que llegan de las calles de 5 de Mayo y de Tacuba. Al centro de la plaza se establece otra calzada de oriente a poniente, que da acceso a la puerta lateral de la Catedral. Frente a la plaza, en la calle de Monte de Piedad se instala un estacionamiento restringido para autobuses turísticos y escolares que transportan visitantes a la Catedral y al Templo Mayor. Frente al estacionamiento, en la plaza se abre un espacio arbolado que sirve de área de espera, ascenso y descenso de visitantes y acceso a la Catedral.

Las obras de rehabilitación comprendieron la renivelación de la plaza y la construcción de la red de drenaje pluvial, que se realizó a base de cárcamos registrables en todo su recorrido, red de riego, pavimento de recinto natural laminado, red de alumbrado público y áreas jardinadas.

Las obras de restauración comprendieron al monumento hipsográfico de Enrico Martínez, la escultura en bronce que lo corona, realizada por Miguel Noreña, y las fachadas de las edificaciones frente a las calles de Guatemala y de Monte de Piedad. El mobiliario urbano se localizó en sitios específicos de acuerdo al servicio que prestan, evitando que interfieran con las circulaciones peatonales.



Plaza del Empedradillo ya rehabilitada vista hacia la calle de Guatemala.

PLAZA DEL EMPEDRADILLO



PROYECTO URBANÍSTICO
 ARQ. ENRIQUE CERVANTES S.
 PROYECTO DE RESTAURACIÓN
 DR. FRANCISCO PÉREZ DE SALAZAR
 MÉXICO, 2004

PLAZA DE LA CONSTITUCIÓN



Monumento a Enrico Martínez en la Plaza del Empedradillo al fondo la Plaza de la Constitución y los edificios de Gobierno del Distrito Federal.



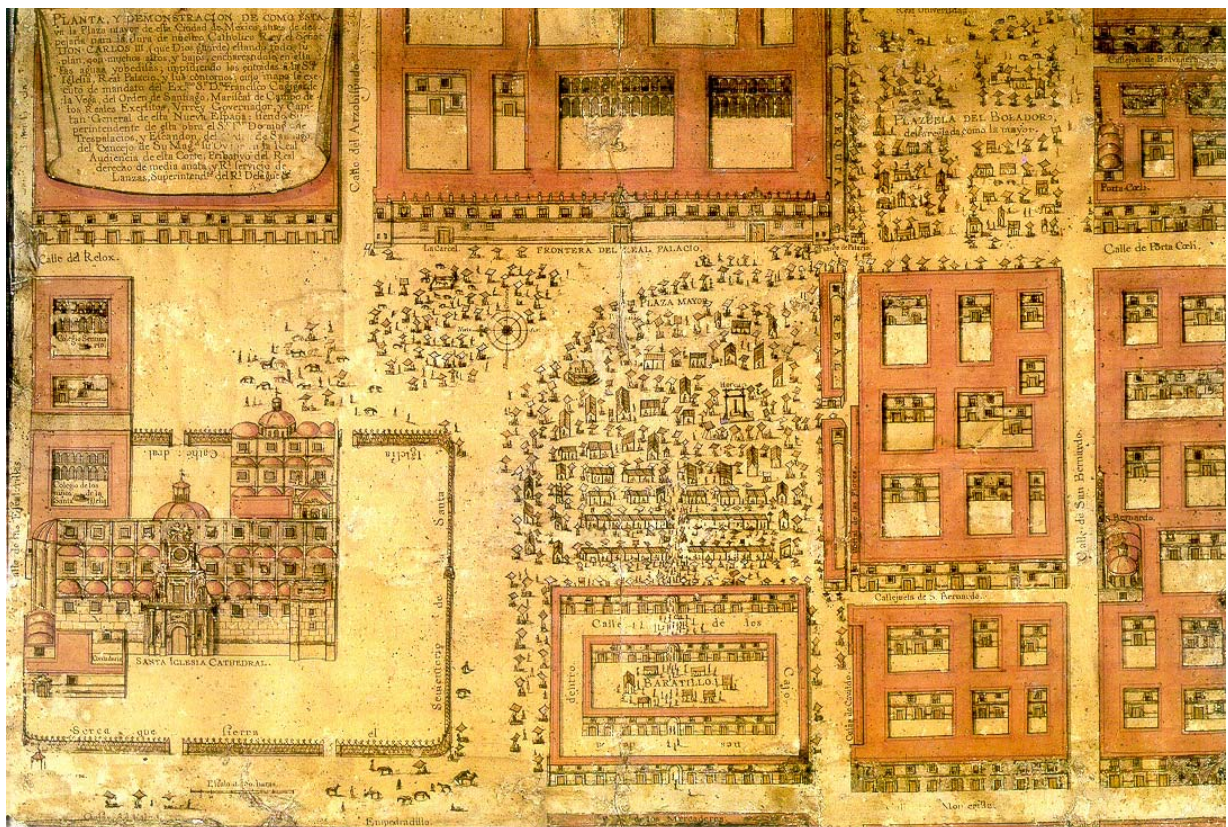
Dispositivo construido frente a la Plaza del Empedradillo para establecer el cruce de peatones y vehículos en la esquina de Monte de Piedad con 5 de Mayo y el paso a la Plaza de la Constitución.

PLAZA DE SEMINARIO

NOTAS HISTÓRICAS

Al aprobarse el proyecto de la Catedral en 1573, la construcción ocupó la parte central del espacio, destinado para este efecto y fue flanqueada en sus costados por las plazas de Seminario al oriente y la del Empedradillo al poniente.

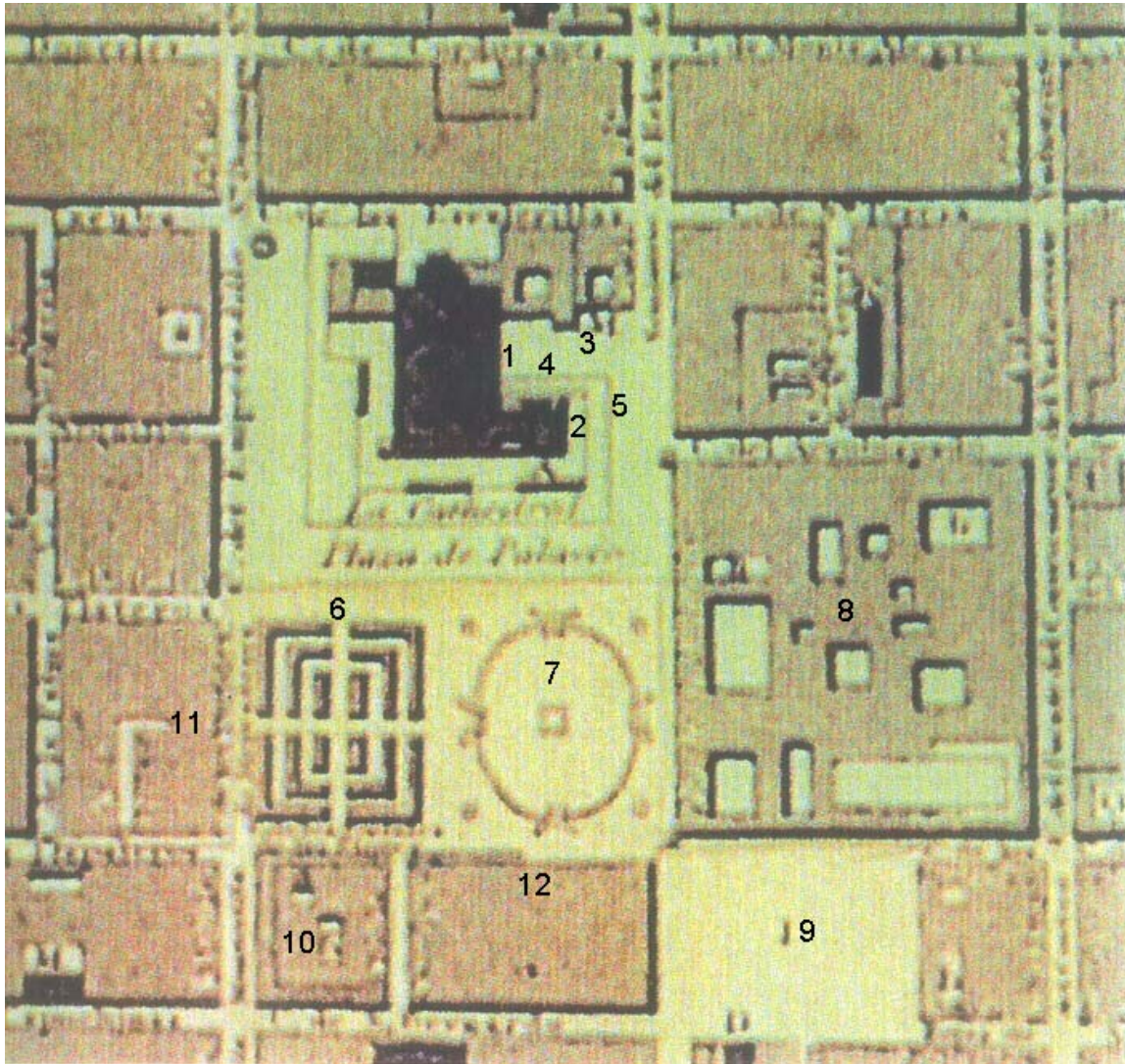
Entre 1749 y 1768 dentro del recinto catedralicio y frente a la plaza de Seminario, se construyó el Sagrario Metropolitano. La plaza de Seminario quedó limitada por este edificio, por el del Seminario al norte, y por las casas de la calle de Seminario al oriente.



En 1760, la Catedral aún se encontraba en construcción y se iniciaban los trabajos en las torres. Una barda rodeaba al recinto catedralicio y estaba por terminarse la construcción del Sagrario Metropolitano. La Plaza de Seminario colindaba con esta nueva construcción y al norte por el edificio del Seminario.

Fracción del plano que mandó hacer el Virrey Francisco Cagigal de la Vega para limpiar de puestos la Plaza Mayor y la de Seminario y mejorar sus pavimentos con motivo de la Jura del Rey Carlos III. Atlas Histórico de la Ciudad de México

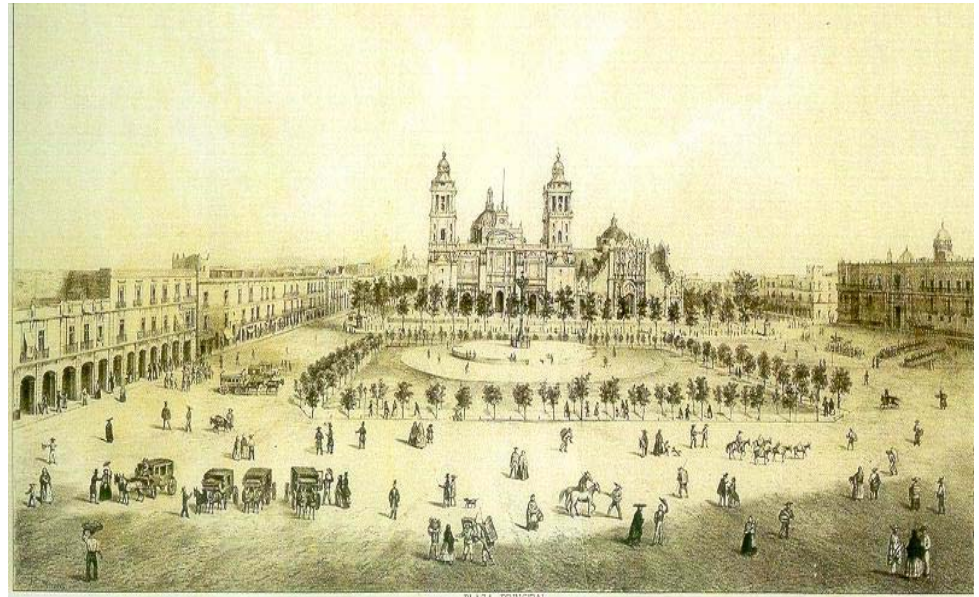
En 1792 a instancias del Virrey Revillagigedo, el Cabildo Eclesiástico derribó la barda que tapaba las fachadas de la Catedral y la separaba de la Plaza Mayor. En su lugar se construyeron pequeños pilares que sostenían cadenas y se formó el paseo de ese nombre, que se conservó hasta fines del siglo XIX. Con ello se sumó el espacio de la Plaza de Seminario al del atrio occidental de la Catedral y al patio de Canónigos. En 1811, fecha del plano que se muestra abajo, aparecen la plaza y el patio de Canónigos formando un espacio abierto en forma de escuadra.



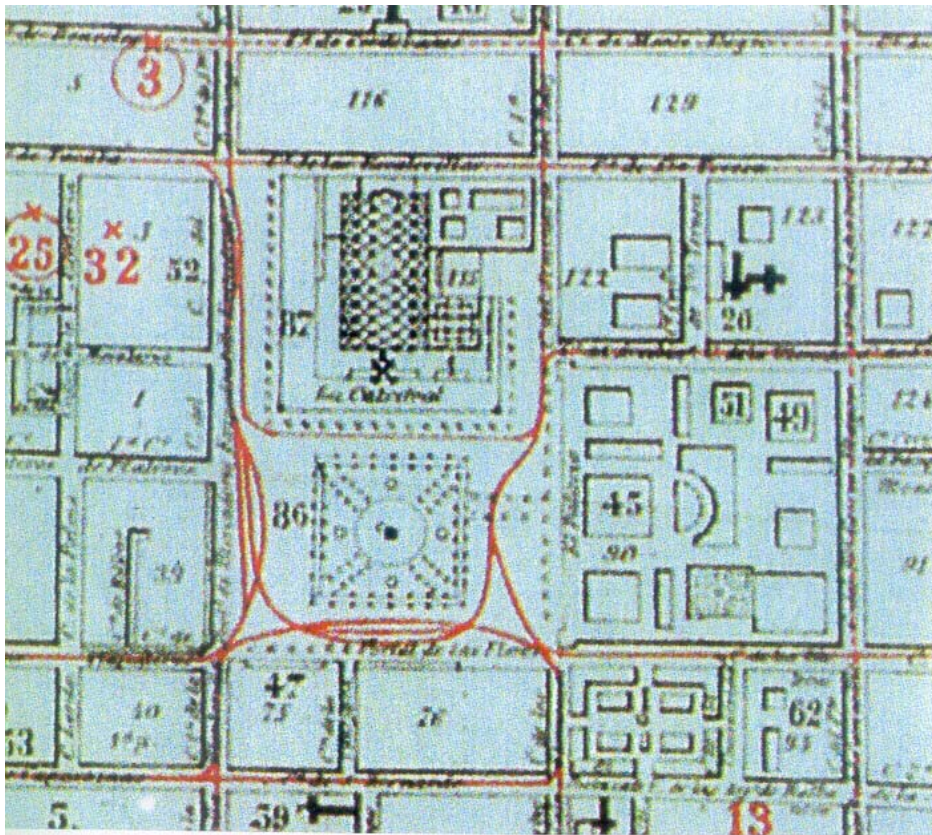
Fracción del Plano de Diego García Conde, realizado en 1793 y grabado en Londres en 1811 por Eduardo Mogg. Colección Enrique Cervantes S.

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. Catedral Metropolitana | 7. Rotonda para la estatua ecuestre de Carlos IV |
| 2. Sagrario Metropolitano | 8. Palacio Virreinal |
| 3. Seminario | 9. Plaza de El Volador |
| 4. Plaza de Canónigos | 10. Casas del Cabildo de la ciudad |
| 5. Plaza de Seminario | 11. Portal de Mercaderes |
| 6. El Parían | 12. Portal de las Flores |

Para 1865, se había jardinado y arborizado la periferia de la Plaza de la Constitución, el frente de la Catedral y las plazas de Seminario y del Empedradillo. En la Plaza de la Constitución, se levantaba el basamento circular ó “zócalo” que serviría para levantar la columna de la Independencia que se tenía en proyecto.



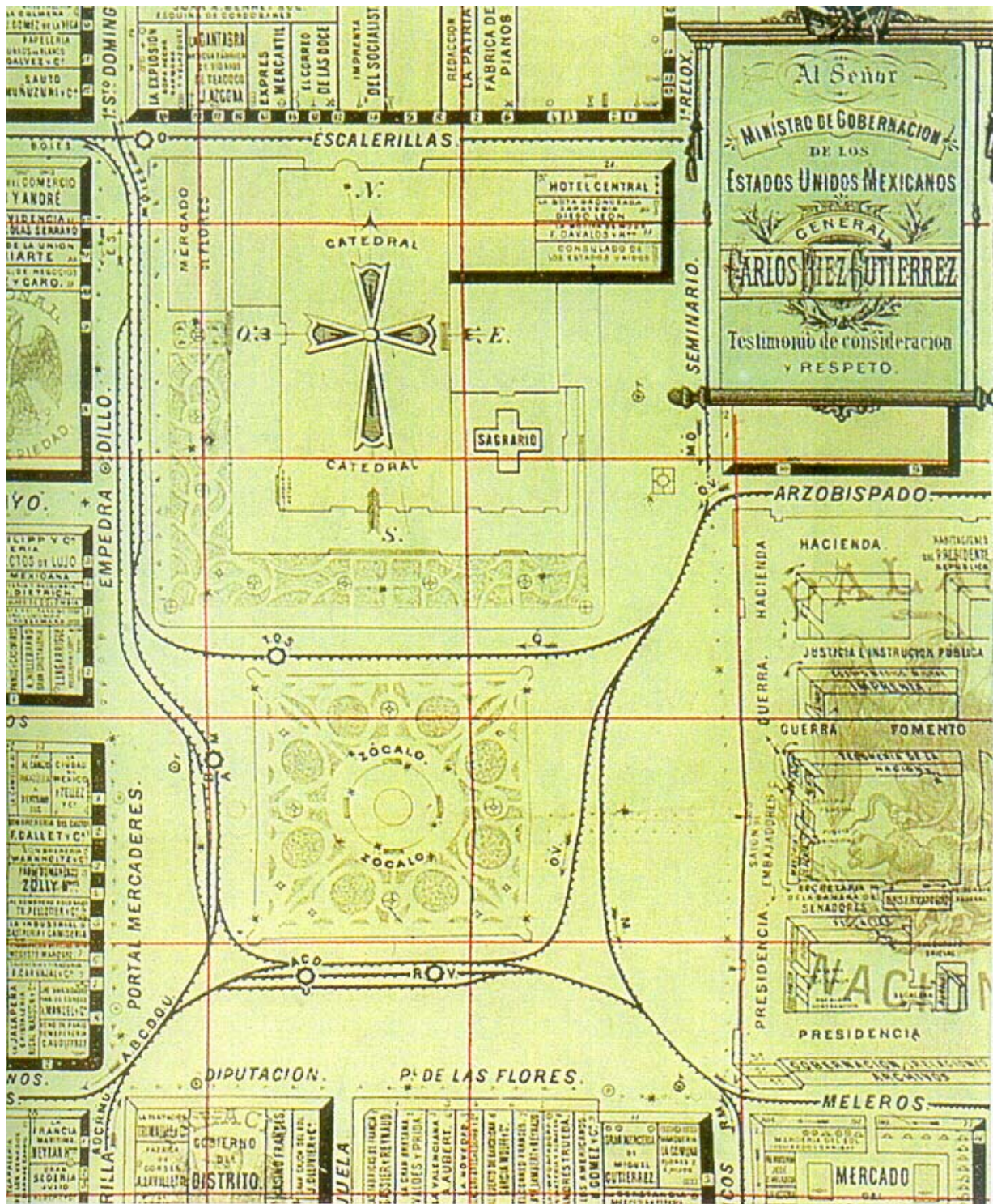
Fracción del dibujo de Hesiquio Iriarte de 1865, de la plaza principal de la ciudad de México. La plaza principal y las del Empedradillo y Seminario por primera vez se consideraban como jardines.



La red de tranvías en 1880, que aparece con línea roja, en este plano, formaba el nuevo transporte público que se extendía profusamente en el centro de la ciudad y cuyas estaciones se encontraban en la Plaza Mayor y en la del Empedradillo. En la calle de Seminario pasaba una de las líneas que corría de norte a sur.

Fracción del Plano General de la Ciudad de México. Anónimo. México 1880. Mapoteca Orozco y Berra.

En ésta fracción del plano que con propósitos comerciales publicó Popper Ferry en 1883, aparece el antiguo edificio del Seminario ocupado por el Hotel Central, y que demolió el gobierno de la ciudad en 1923 para ampliar la Plaza de Seminario al norte, hasta la calle de Guatemala.



Plano del perímetro central. Directorio Comercial de la Ciudad de México, formado por Julio Popper Ferry en 1883. Mapoteca Orozco y Berra.

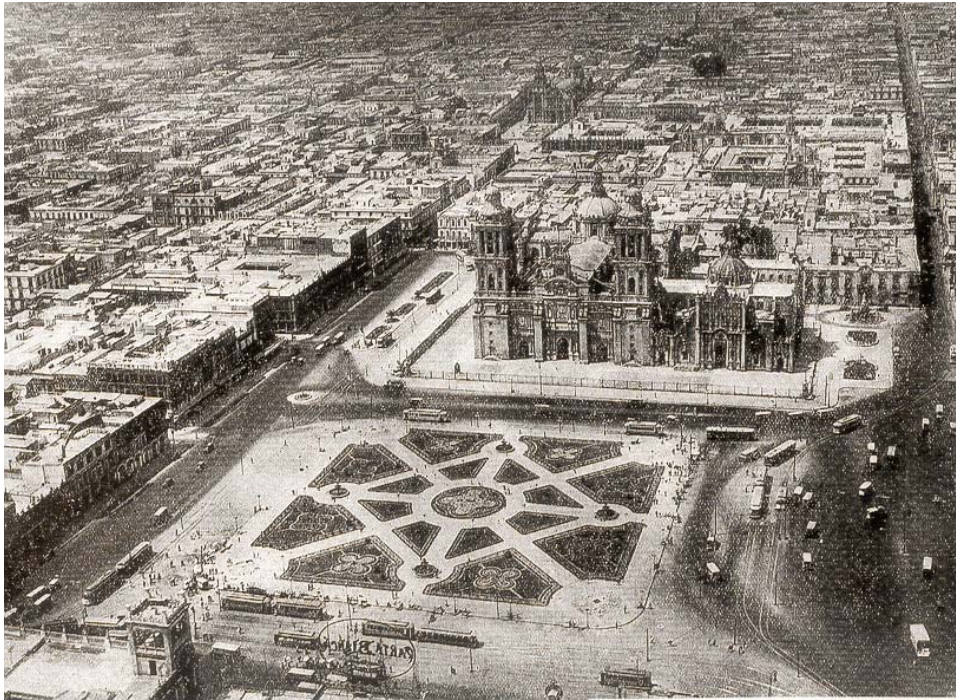


Iniciación de las obras de remodelación de la Plaza de Seminario. Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México. 1925.

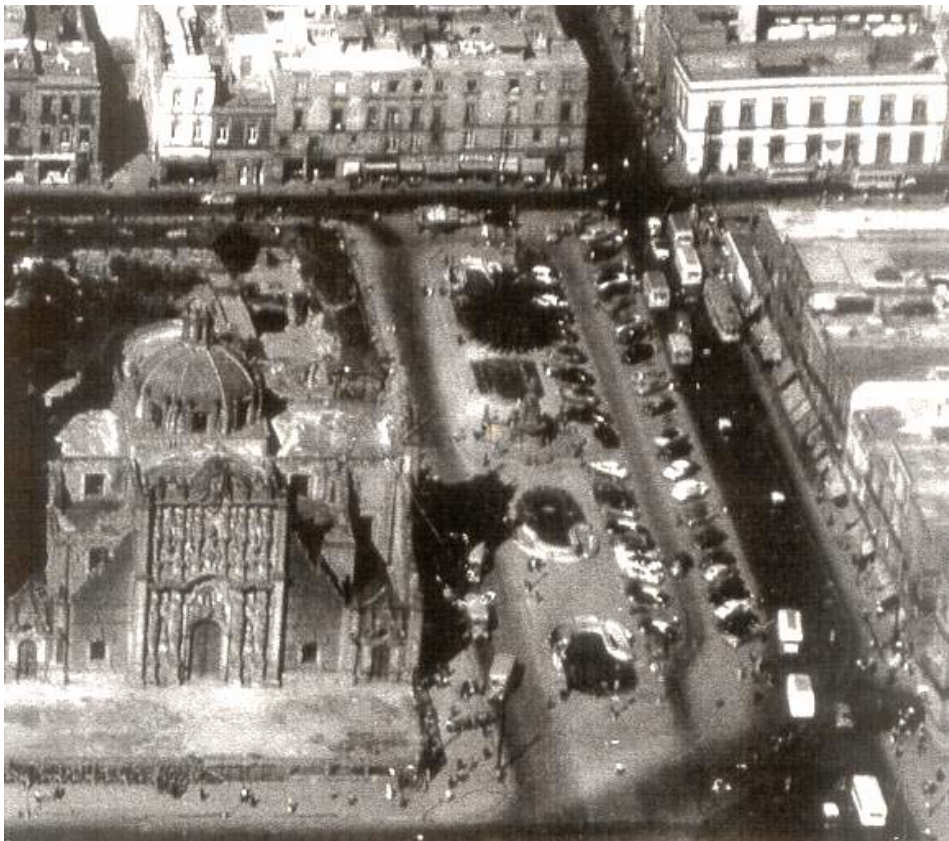
El Ayuntamiento de la ciudad realizó la remodelación de la Plaza de Seminario en el año de 1923, en éstas obras se cambió de sitio el monumento a Enrico Martínez a la Plaza del Empedradillo y se construyó al norte la fuente de Bartolomé de las Casas. La plaza tenía un jardín central, y frente a la calle de Seminario una playa para el estacionamiento de vehículos. Las obras fueron inauguradas el 16 de septiembre de 1923.



Construcción de la Fuente de Bartolomé de las Casas. Memoria del Ayuntamiento de la Ciudad de México 1925.



Para el año de 1929 la Plaza de la Constitución y las Plazas de Seminario y del Empedradillo habían sido reconstruidas con una nueva imagen en donde se conjugaban los espacios jardinados y los corredores peatonales. En la periferia transitaban los tranvías eléctricos como medio principal de transporte y el automóvil iniciaba su desarrollo.



Para dar paso a los vehículos en la Plaza de Seminario en 1950 se abrió una calle que dividió el espacio entre la plaza y la Catedral. En esta fecha ya se había demolido al norte el edificio del antiguo seminario y el espacio se había incorporado a la Plaza dejando al frente las construcciones de la calle de Guatemala.

En los años sesenta el gobierno del Distrito Federal nuevamente modificaría la fisonomía de las plazas de la Constitución, de Seminario y del Empedradillo. En éste proyecto con una nueva modalidad arquitectónica se evitó completamente la vegetación y se cubrieron de pavimento las plazas y las aceras periféricas.

Vista aérea de la zona de la Plaza Principal en donde se aprecian las obras de pavimentación realizadas en los años setenta. Compañía Mexicana de Aerofoto



El 21 de febrero de 1978, empleados de la Compañía de Luz y Fuerza del Centro, localizan bajo la calle de Guatemala la escultura de Coyolxauhqui. Este hallazgo fortuito provocó que se pusiera en marcha el Proyecto del Templo Mayor que se había venido elaborando al noreste de la Plaza de Seminario. Las excavaciones tomaron un área extensa del norte de la plaza, así como la primera calle de Argentina, la segunda calle de Guatemala y terrenos en la manzana al oriente de Seminario. Se cerró al tránsito la primera calle de Argentina y sólo se conservó la circulación peatonal del costado poniente. Con la obra se perdió la traza urbana de la ciudad española del siglo XVI, en tanto renacía el Templo Mayor mexicana.

La porción sur de la Plaza, se amplió 50 metros de poniente a oriente entre la reja de la Catedral y el paramento de los inmuebles que forman la fachada oriente. En la porción norte el ancho de la plaza se redujo a 25 metros cediendo espacio a los restos arqueológicos del Templo Mayor. Al sur, la Plaza de Seminario llegó hasta el límite con la Plaza de la Constitución, cerrando la circulación de la calle de Moneda. La plaza se cubrió de pavimento sin áreas jardinadas.

En el proyecto se retiró la fuente de Bartolomé de las Casas, que se colocó años más tarde en el atrio noreste de la Catedral. Al centro de la nueva plaza se construyó la Fuente de Tenochtitlan.

ESTADO EN QUE SE ENCONTRABA LA PLAZA EN 2004

Cierre de la calle de Moneda

Con la prolongación de la Plaza de Seminario al sur, se cerró el arroyo que conectaba la calle de Moneda con la Plaza de la Constitución, obstáculo vial que ocasionó que las dos primeras calles de Moneda se invadieran de puestos y se ocuparan para estacionamiento de vehículos. El pavimento de la porción sur de la plaza que formaba la continuación de la calle de Moneda, cuyo pavimento se construyó para la circulación peatonal se encontraba fracturado con hundimientos y encharcamientos.



El pavimento de piedra natural de recinto, en la porción norte de la plaza, en 2004 presentaba daños considerables por lo menos en el 30% del área, tanto por los asentamientos del suelo como por las canalizaciones mal reparadas de las redes de energía eléctrica, drenaje, alumbrado y telefonía.

La plaza se encontraba invadida por el comercio informal y era también utilizada para el estacionamiento de vehículos. En la parte central, se instalaban los danzantes que pintarrajeaban el piso de recinto y entre el sonido emitido por los aparatos de estos y los de los comerciantes, el ruido llegaba a más de 100 decibeles, lo cual interrumpía las ceremonias en la Catedral y la tranquilidad en plaza. Los turistas, los grupos de escolares que visitaban el Templo Mayor y los transeúntes soportaban un ambiente de ruido, de instalaciones informales de pésimo aspecto, basura e inseguridad.

Aspecto que presentaba la Plaza de Seminario antes de su rehabilitación.



PROYECTO URBANÍSTICO

La plaza tiene una superficie irregular. La porción norte forma un rectángulo de 27.57 metros de ancho y 52.32 metros de norte a sur. La porción sur, le sigue a continuidad en forma de trapecio, con ancho promedio de 50.00 metros y longitud en los lados de 120.34 frente a la reja de la Catedral y 85.09 metros en la acera oriental. La superficie de la plaza es de 6,000 metros cuadrados aproximadamente.

El proyecto se realizó de acuerdo a los objetivos de crear un espacio apropiado para las actividades culturales, recreativas y comerciales en instalaciones formales destinado únicamente al tránsito peatonal, que facilitara la conexión entre las circulaciones de las calles que llegan a ella. Un espacio que permitiera el disfrute de los monumentos del Templo Mayor, la Catedral, el Seminario y la profundidad de la perspectiva hacia la Plaza de la Constitución.

En el proyecto se incluyeron espacios jardinados de poca altura, que ocupan una tercera parte del área de la plaza y contribuyen a que el transeúnte encuentre escala y lugar para disfrutar el espacio. En el proyecto se conservó y restauró la fuente de México-Tenochtitlan así como los monumentos a Manuel Gamio y el de la UNESCO.

En el aspecto funcional, se establecieron las calzadas de peatones con apoyo en las líneas de deseo de circulación peatonal, que conectan de norte a sur las calles de República de Argentina y Guatemala con la calle de Moneda y la Plaza de la Constitución. La plaza se conserva para uso exclusivo de peatones resguardada por guardacantones por la calle de Guatemala y frente a la Plaza de la Constitución.

Para la obra de pavimentación, la plaza se niveló con apoyo en los accesos que presentaron los edificios de la periferia y la reja de la Catedral. El pavimento se construyó con piedra de recinto natural labrado a mano, recuperado del antiguo pavimento y colocado en forma reticular. Las redes de infraestructura se construyeron en forma subterránea con lo que se obtuvo un espacio limpio. El alumbrado se integró por tres postes con luminarias de alcance suficiente para alumbrar el espacio de 6,000 m². Se construyó el drenaje pluvial por medio de cárcamos de concreto, cubiertos por piezas de recinto laminado con perforaciones para drenar el agua, evitando registros y coladeras de otros materiales. Se integró el sistema de riego para los jardines con un cárcamo de almacenamiento de agua, planta de bombeo y red. En el proyecto se fijaron los sitios para casetas telefónicas y el módulo de información turística.

En la periferia de la plaza se rehabilitaron las fachadas de algunos inmuebles y en la esquina de Guatemala y Argentina se integró el Conjunto Ajaracas en el que se rehabilitaron los inmuebles de Guatemala 34 y Argentina 8 para la Fototeca de la ciudad de México y la Coordinación del Centro Histórico respectivamente. En la esquina de la calle de Guatemala y el andador de Argentina se descubrió la piedra monumental de Tlaltecuhltli, frente al Templo Mayor, con superficie de 4.50 por 3.00 metros y 35 cm. de espesor. Con el descubrimiento se ajustó el proyecto para dejar en la esquina de las calles de Guatemala y Argentina el espacio para una gran ventana arqueológica, integrada por el monolito y parte de las escalinatas del Templo Mayor que se encuentran en este predio. Para la realización de este proyecto, el Gobierno del Distrito Federal firmó un convenio con el Instituto Nacional de Antropología para que este predio se integrara al Templo Mayor.



Calzada principal de la Plaza de Seminario con remate en el Monumento a Manuel Gamio



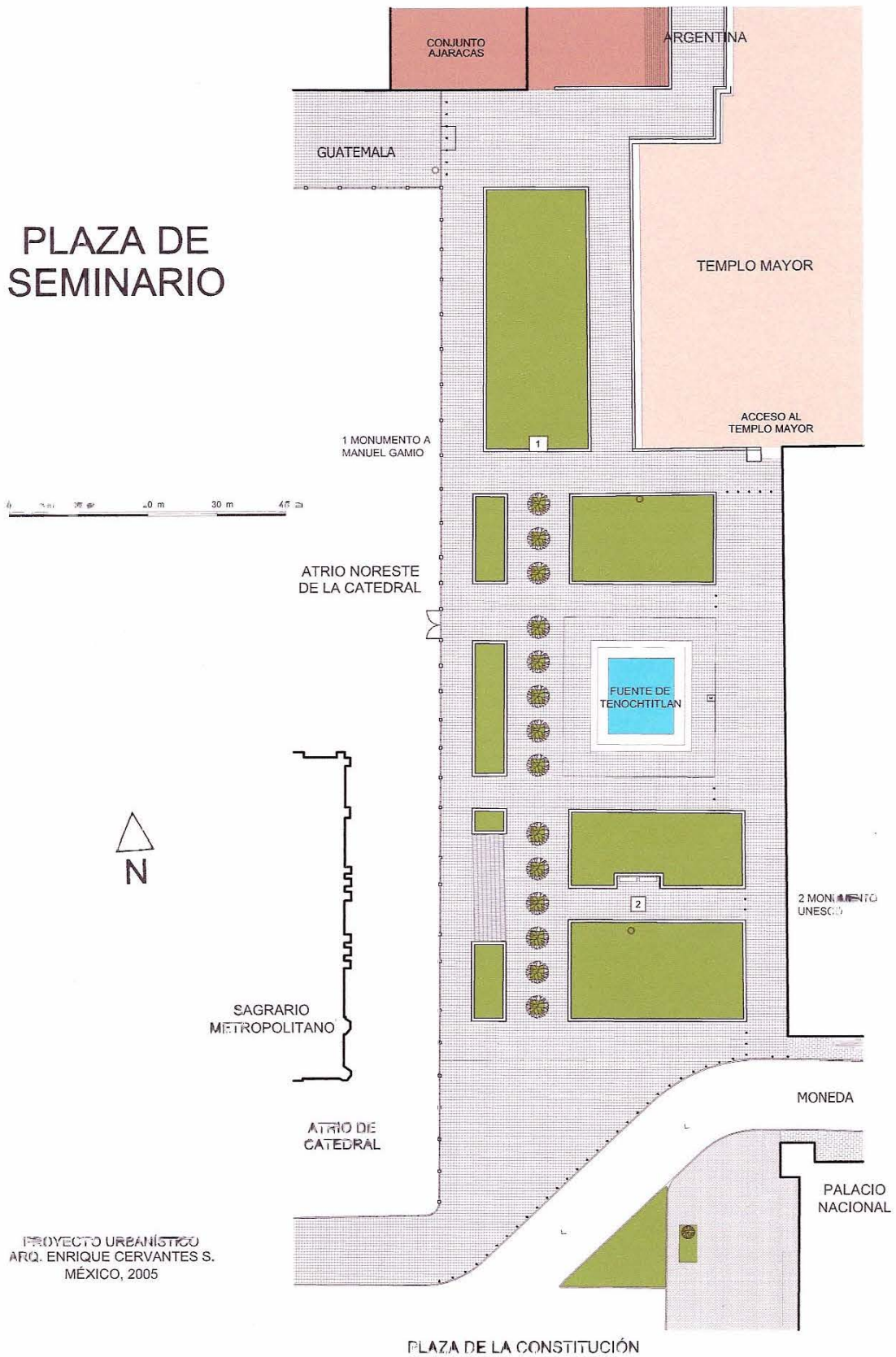
Recinto del Monumento de la UNESCO colocado en ocasión de haberse declarado al Centro Histórico como Patrimonio de la Humanidad

En el proyecto de la Plaza de Seminario se abrió al tránsito de vehículos la calle de Moneda hacia la Plaza de la Constitución. Al norte se integraron a la Plaza, el andador de Argentina y la calle de Guatemala, la cual forma el acceso principal de peatones que proviene de la Plaza del Empedradillo. El gobierno del Distrito Federal retiró al comercio informal de la plaza y estableció una red de cámaras de seguridad.

Panorámica de la Plaza hacia la calle de Guatemala, obra terminada en Octubre de 2006



PLAZA DE SEMINARIO



PROYECTO URBANISTICO
ARQ. ENRIQUE CERVANTES S.
MÉXICO, 2005



Vista de la Plaza hacia el Palacio Nacional



Fuente de Tenochtitlan en la que se reproduce la ciudad en 1519 entre las aguas del Lago de México



En el proyecto se abrió la conexión que se había cerrado de la calle de Moneda hacia la Plaza de la Constitución.

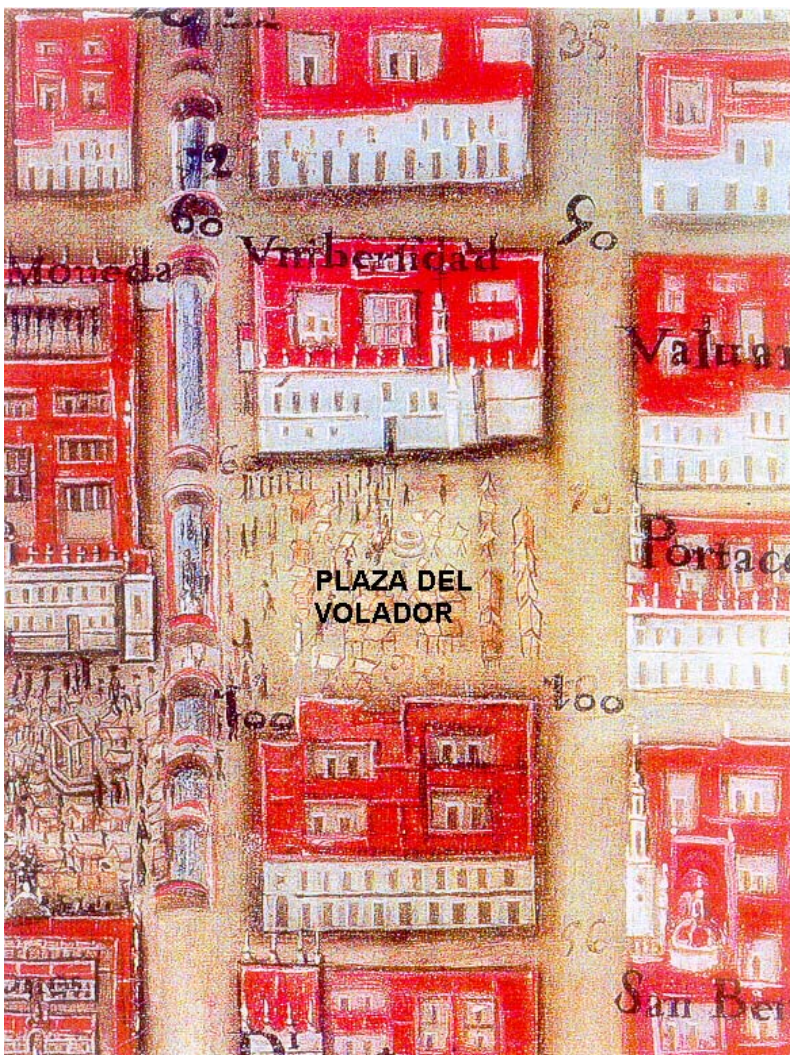
CONJUNTO DE LA PLAZA DE LA FUNDACIÓN DE LA GRAN TENOCHTITLAN Y LA ACERA DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA

NOTAS HISTÓRICAS

La Plaza de la Fundación de Tenochtitlan y la acera que da acceso a la Suprema Corte de Justicia de la Nación se encuentran en la primera calle de Pino Suárez, que en la época prehispánica formó la calzada que salía de la ciudad de Tenochtitlan cruzaba el Lago de México hacia el sur para comunicar la ciudad a los poblados de Iztapalapa, Tláhuac y Xochimilco. Esta calzada fue tomada por Alonso García Bravo como eje norte-sur para el trazo de la ciudad española.

En la época prehispánica en la manzana que se encuentra frente a la plaza, se encontraban las Casas Nuevas de Moctezuma que más tarde formaron la Plaza del Volador, y ahora contiene el edificio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Al centro de la fracción de éste óleo, de 1737 se representa la Plaza del Volador saturada de puestos. En el costado oriente el edificio de la Universidad, a la izquierda de la plaza, la Acequia Real y al poniente la manzana que actualmente ocupa el edificio nuevo del Gobierno del Distrito Federal. Fracción de óleo pintado por los arquitectos Pedro de Arrieta, Miguel Custodio Durán, Miguel José de Rivera, José Eduardo de Herrera, Manuel Álvarez y Francisco Valderna, en 1737, para regular los avalúos de los terrenos de la ciudad de México. Museo Nacional de Historia de la Ciudad de México.





Perspectiva de la Plaza del Volador en 1770, a la izquierda la Universidad luciendo las fachadas que proyectó el arquitecto Alfonso Iniesta Bejarano en 1758 y 1760. Al frente el colegio de Regina Coeli y a la derecha la calle actual de Pino Suárez frente a la cual hoy se encuentra la Plaza de la Fundación de Tenochtitlan. En ésta época la Acequia Real aún corría al frente de la Plaza del Volador. Pintura de Juan Patricio Morlete. 1770-72. Óleo sobre tela. Palacio de San Antón, (La Baletta), Malta.

En 1777 el tránsito de personas en la plaza del Volador se había vuelto mucho más intenso. Se habían instalado puestos fijos y semifijos creando un ambiente de auténtico tianguis, similar al que se encontraba en la Plaza Mayor.⁸

En torno a la plaza se encontraba al norte el Palacio Real y la Acequia Real, al oriente la Universidad, al sur “*varias tiendas y casas grandes de particular hermosura y el Colegio de Estudios de religiosos dominicos de Porta Coeli. Al poniente lo forma una acera entera de gran simetría, orden y arquitectura (calle de Pino Suárez) cuyos bajos son tiendas de pulpería y semillas que van desde la esquina del Puente del Palacio hasta la esquina de San Bernardo* (Venustiano Carranza)⁹

⁸ Victoria, José Guadalupe. Noticias sobre la antigua plaza y el mercado del Volador de la Ciudad de México. Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM № 62, p.p. 69-91 México, 1991.

⁹ Viera, Juan de. Breve Compendiosa Narración de la Ciudad de México, Corte y Cabeza a Toda la América Septentrional. Tenochtitlan. Año de 1777. Ed. Gonzalo Obregón, México, 1952.

Hasta fines del siglo XVIII, la plaza del Volador seguía siendo propiedad de los herederos de Hernán Cortés. En 1789 el Duque de Terranova la alquiló al gobierno de la ciudad para acomodar en ella los puestos que ya no cabían en la Plaza Mayor. Se construyó un mercado, proyecto del arquitecto Ignacio Castera, cerrando la plaza con casillas o cajones de madera forrados de cuero y colocados sobre ruedas para cambiarlos de sitio en caso de incendio. Al término de la construcción en 1792 se habían construido también las banquetas y los empedrados de las calles. El mercado representaba orden y modernidad, al establecer cajones y locales fijos en lugar de puestos ubicados en cualquier sitio. No obstante la prohibición del uso del fuego, en 1793 el mercado se incendió.¹⁰

En 1841, ya en la época independiente, el Ayuntamiento de la ciudad de México, compró al Duque de Monteleone, heredero de Hernán Cortés, el terreno en donde se encontraba el mercado del Volador y en ese año el empresario José Rafael Oropeza propuso a las autoridades la construcción de “un buen mercado”.

El 31 de diciembre de ese año, el presidente Antonio López de Santa Anna, colocó la primera piedra en la plaza, frente al edificio de la Universidad. En este acto el presidente depositó en una caja de zinc monedas y medallas de oro y plata para formar el tesoro ó depósito de la nueva construcción y la colocó en un hueco labrado de mármol. Enseguida entregó al arquitecto de la obra Lorenzo de la Hidalga una cuchara de plata (de la forma usada por los albañiles). Santa Anna tomó una cubeta de caoba y arrojó la mezcla en el lugar en que iba a quedar la primera piedra.¹¹

La noche del 17 de marzo de 1870, el mercado se incendió y se extinguieron los tinglados –puestos-internos de madera, quedando sólo los pilares de ladrillo que mantenían la techumbre. Se salvaron las tiendas frente a la Universidad y fueron destruidas completamente las que daban frente a las otras calles.

Mientras se ponía la plaza incendiada en estado de ser utilizada, los puestos se trasladaron a los mercados de Iturbide y de Jesús. Para 1880, Rivera Cambas anota en su México Pintoresco: *el mercado reconstruido es limpio y ordenado y dice el edificio aunque sencillo es muy superior al que sustituyó y es una obra útil que embellece la ciudad. Mientras en las tiendas se instala la venta de rebozos, mantas, maicerías y efectos de ferretería, en las calles que la rodean se vende, en puestos: frutas, verduras, carnes saladas, tocinerías y carnicerías sin lugar fijo, montones de petates y canastas y todo está sucio. Junto al mercado está el callejón de Tabaqueros donde hay una tumultuosa confusión, gritan las tortilleras, hay humo y mal olor que despiden los guisados que se ponen en medio de la calle. El mercado principal exige grandes mejoras.*¹²

En la etapa porfiriana el mercado fue rehabilitado, se retiraron los puestos de la vía pública y sólo hubo establecimientos formales, algunos de los cuales fueron punto de reunión de anticuarios y filatelistas, en donde se encontraban las cosas más preciadas de obras de arte, que se remataban a precios irrisorios.

A principios del siglo XX el mercado del Volador sufrió un incendio que duró tres días, fue entonces cuando el edificio se reconstruyó, le añadieron un piso más para destinarlo a otros usos. Ahí tuvo su sede la antigua Sociedad Científica Antonio Alzate, y la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.¹³ En 1910 en vísperas de la Revolución, el “Volador” era mercado de libros viejos, anticuarios y obras de arte,

¹⁰ Victoria, José Guadalupe. Op. Cit.

¹¹ Victoria, José Guadalupe. Op. Cit.

¹² Rivera Cambas, Manuel. México Pintoresco, Artístico y Monumental. p.p. 144-156. México 1880

¹³ Victoria, José Guadalupe. Op.Cit.

*sombreros, ropa, armas y otros, lo que favorecía a que en su alrededor se desarrollara una intensa vida comercial y en su perímetro uno de los lugares más transitados de la capital.*¹⁴

A fines de la tercera década del siglo XX, se ordenó su demolición por resultar no solo obsoleto sino ya perjudicial a la estética y funciones urbanísticas en el lugar en donde se encontraba y así desapareció en 1930.¹⁵ En el predio, se construyó un sencillo jardín.¹⁶

En 1936, en el espacio de la plaza, el Gobierno Federal decidió realizar la construcción del edificio para la Suprema Corte de Justicia de la Nación y el presidente Lázaro Cárdenas colocó la primera piedra, cuyo proyecto se encargó al arquitecto Antonio Muñoz García, construcción que fue inaugurada en 1941.



Edificio de la Suprema Corte de Justicia construido en el lugar que ocupaba la Plaza del Volador y que actualmente da frente a la Plaza de la Fundación de la Gran Tenochtitlan.

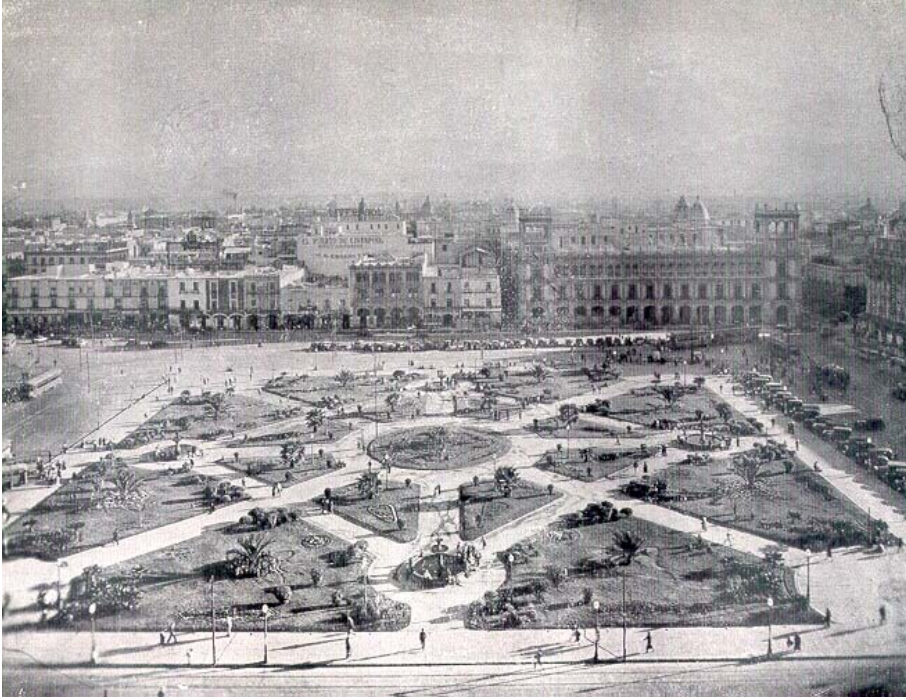
En mayo de 1933, la Comisión de Planificación del Distrito Federal determinó, con la aprobación del Jefe del Departamento del Distrito Federal, Lic. Aarón Sáenz, la apertura de la avenida 20 de Noviembre en el lugar del Callejón de “la Celada”, con un kilómetro de longitud entre la Plaza Mayor y la calle de Chimalpopoca al sur. El proyecto comprendió la apertura de esta avenida y la construcción del edificio gemelo del Departamento del Distrito Federal en la manzana limitada por la Plaza de la Constitución, la

¹⁴ Ibidem

¹⁵ Ibidem

¹⁶ Ibidem

nueva avenida de 20 de Noviembre y las calles de Venustiano Carranza y de Pino Suárez. El proyecto de la avenida fue encargado al arquitecto Vicente Urquiaga y Rivas y las obras se iniciaron en 1934.¹⁷



Vista de “El Zócalo” antes de que se iniciaran las obras de apertura de la avenida 20 de Noviembre en 1933. La manzana que ocupa el Portal de las Flores aún está completa hasta la calle de Pino Suárez.

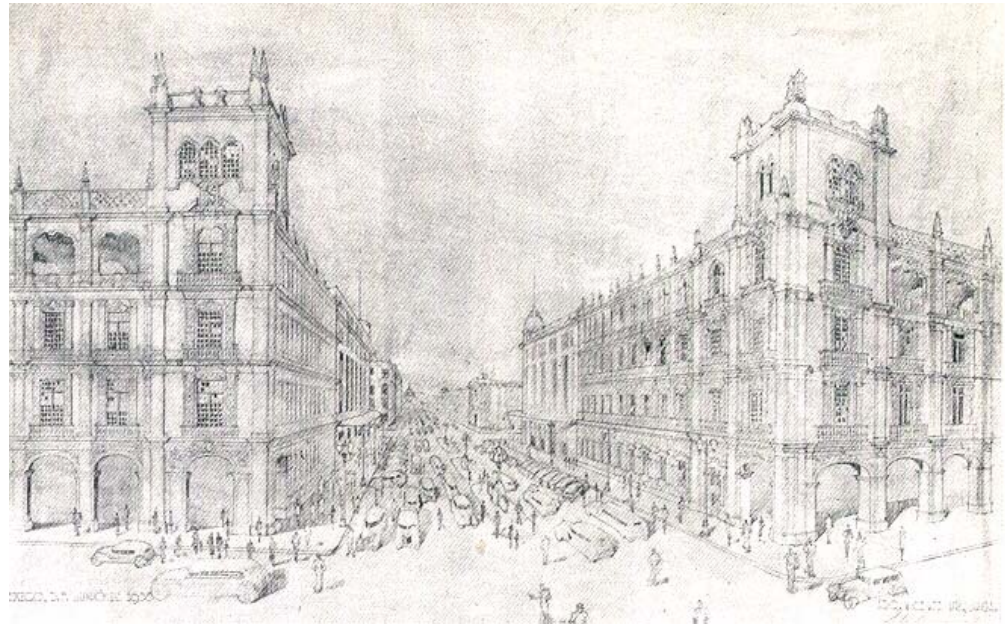


En la apertura de la avenida 20 de Noviembre en 1935 se aprecia parte de la demolición de los edificios en el terreno en que se construyó el edificio gemelo del Departamento del Distrito Federal.

¹⁷ Urquiaga y Rivas, Vicente. “La Avenida 20 de Noviembre” en Revista Arquitectura y Decoración № 7. Órgano de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, México, 1938.

Para la apertura de la avenida 20 de Noviembre, el proyecto tomó como eje de la avenida la línea que llega al acceso principal de la Catedral, salvando el edificio de Gobierno del Distrito Federal. Este trazo dejó al oriente de la avenida una manzana más ancha, que la ocupada por el edificio de gobierno por lo cual al construir el edificio gemelo quedó una franja libre que se ocupó para la plaza que hoy lleva el nombre de Fundación de la Gran Tenochtitlan.

Proyecto de la avenida 20 de Noviembre frente a la Plaza Mayor con los edificios de Gobierno del Departamento del Distrito Federal. Proyecto del arquitecto Vicente Urquiaga Rivas en 1935.



En la vista aérea de 1960 se aprecia en la parte inferior de la Plaza Mayor, los edificios gemelos del Gobierno del Distrito Federal y a la derecha el espacio libre, que dio origen a la Plaza de la Fundación de la Gran Tenochtitlan.

ESTADO EN QUE SE ENCONTRÓ LA PLAZA

La plaza “Fundación de la Gran Tenochtitlán” ocupa un espacio de 1,860 metros cuadrados, área en la que se alojan las escalinatas de acceso y salida del Sistema Metro; la rampa de acceso al estacionamiento del edificio del Gobierno del Distrito Federal; el monumento dedicado a la Fundación de Tenochtitlan, las circulaciones peatonales y pequeños espacios jardinados.

En 1970 el Departamento del Distrito Federal realizó la remodelación de la plaza y de la acera oriente de la calle de Pino Suárez, la que incluyó pavimentos, áreas jardinadas, el monumento a la Fundación de Tenochtitlan y el alumbrado.

En el año 2006, los pavimentos se encontraron deteriorados y las jardineras fracturadas por la raíz de los árboles. El espacio subdividido por pequeños jardines en su mayor parte sin vegetación, macetones y rejas y el diseño de pisos con diseños encontrados, lo que producía una imagen árida y desordenada. La red de alumbrado era deficiente, los pequeños espacios jardinados descuidados y sembrados por especies poco apropiadas. Las circulaciones peatonales se encontraban invadidas por el comercio informal.



Disposición de las jardineras frente al arroyo de la calle de Pino Suárez y colocación del mobiliario urbano obstruyendo las vistas hacia la Plaza Mayor y la Catedral.

Adosados al monumento de la Fundación de Tenochtitlan, se encontraban pequeños estanques que simulaban el lago de México. En las jardineras vegetación descuidada. Los muretes que limitaban los pequeños jardines se encontraban rematados por puntas agresivas de hierro para evitar que los transeúntes los utilizaran como asiento.



ESTADO EN QUE SE ENCONTRÓ LA ACERA ORIENTAL DE PINO SUÁREZ

La acera oriental de la primera calle de Pino Suárez, está limitada al norte, por la calle de Corregidora y al sur por la de Venustiano Carranza. Tiene un área en forma de trapecio, con 17.60 m. sobre la calle de Corregidora, de 6.30 m. por la calle de Venustiano Carranza y en 89.14 m. por la de Pino Suárez, con 1,065 m² de superficie. La acera comprende una escalinata de acceso al Metro y otra que se desarrolla en la acera como entrada principal al edificio de la Suprema Corte de Justicia.

La vegetación se encontraba en mal estado, con árboles de la especie jacaranda que por falta de mantenimiento alcanzaron altura de más de 12 metros, dejando la porción inferior sin vegetación.

La circulación peatonal era complicada por los obstáculos que presentaba, y se hacía más difícil por la instalación de puestos y lustradores de calzado. El alumbrado público era deficiente y el pavimento se encontró en mal estado.



Muchos elementos contruidos ocupaban el espacio de la acera, algunos como en el frente del arroyo con áreas que se quedaban sin uso.

PROYECTO DE LA PLAZA DE LA FUNDACIÓN DE LA GRAN TENOCHTITLAN Y DE LA ACERA ORIENTE DE LA PRIMERA CALLE DE PINO SUÁREZ

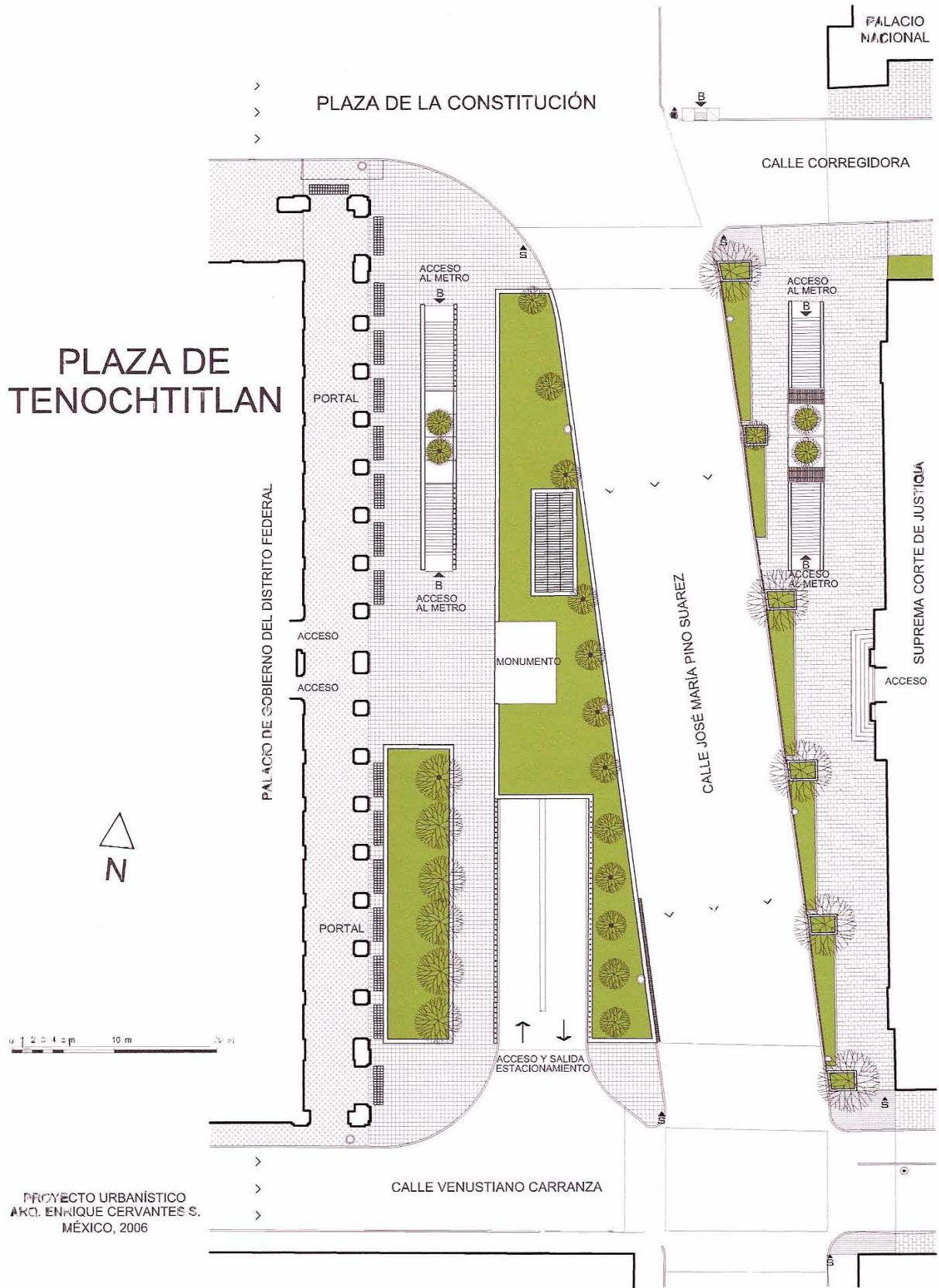
En el proyecto se incrementaron los espacios jardinados y se conservaron las zonas arboladas. Se estableció el trazo de calzadas longitudinales de acuerdo a las líneas de deseo de tránsito peatonal y se evitó la salida de las calzadas al arroyo vehicular de 5 de Febrero, que en este tramo es especialmente peligroso. En las esquinas norte y sur de la plaza y de la acera, se construyeron espacios para recibir la concentración de peatones en los cruces.

Al centro de la plaza y frente al Monumento de la Fundación de Tenochtitlan se creó un espacio que por su costado poniente da acceso al edificio de Gobierno del Distrito Federal. El resultado del aprovechamiento de uso del suelo en el proyecto se muestra en el cuadro.

USO DE SUELO DE LA PLAZA				
USO DE SUELO	ESTADO EN QUE SE ENCONTRABA		PROYECTO	
	M ²	%	M ²	%
Circulación de peatones	1120	60.6	633	34.2
Jardines	135	7.3	704	38.1
Rampa de estacionamiento	400	21.6	400	21.6
Escalinata del Metro	65	3.5	65	3.5
Monumento	130	7	48	2.6
T O T A L	1850	100	1850	100



Vista desde la Plaza hacia la Plaza de la Constitución.



PROYECTO URBANISTICO
 ARQ. ENRIQUE CERVANTES S.
 MÉXICO, 2006



La calzada longitudinal de peatones une la Plaza de la Constitución con la calle de Venustiano Carranza, alejada de la circulación vehicular de la calle de Pino Suárez.



Espacio que al oriente da frente al monumento de la Fundación de Tenochtitlan y al poniente al acceso del Palacio de Gobierno del Distrito Federal.

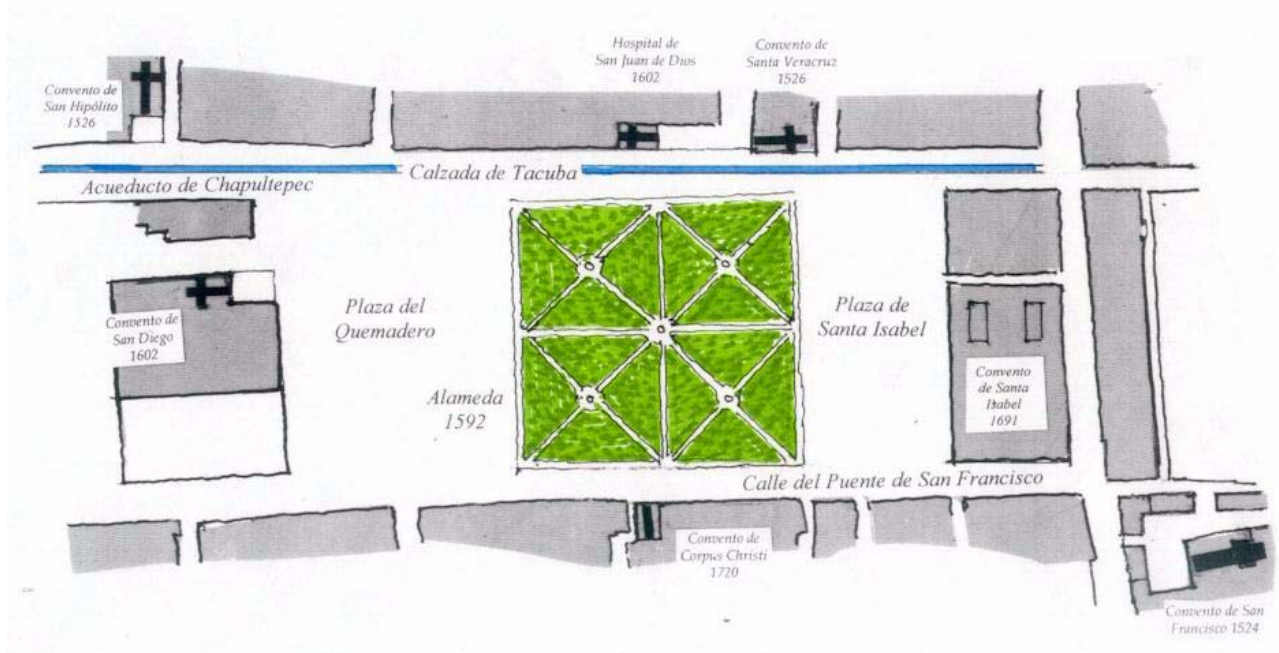
ALAMEDA CENTRAL

NOTAS HISTÓRICAS

Hacia fines del siglo XVI, la ciudad de México se había extendido al poniente sobre la calzada de Tacuba, rebasando la acequia ubicada en el actual Eje Central, que formaba el límite urbano fijado en la traza original. La calle de San Francisco, actualmente de Madero, se había prolongado al poniente pasando sobre la acequia, con el nombre de calle de Puente de San Francisco, hoy Av. Juárez.

Al poniente los sembradíos que formaban la periferia de la ciudad se venían ocupando con construcciones y en 1592, el virrey Luis de Velasco tomó la iniciativa para crear una Alameda para el esparcimiento de la población. El área seleccionada con cuatro hectáreas de superficie, estaba limitada al oriente por el tianguis ordinario, área que después formaría la plaza de Santa Isabel y al poniente por un espacio libre entre la Alameda y el convento de San Diego, que más tarde se utilizaría como Quemadero.

La traza fue encargada a Cristóbal de Carballo, entonces Alarife de la Ciudad, quien proyectó el parque que dividió en cuatro partes con sus diagonales. Al centro de las cuatro secciones se colocaron fuentes y una más al centro del parque. Carballo fue despedido por el Cabildo, al no poder presentar su carta de examen de arquitecto y en su lugar, fue designado en febrero de 1593 a Rodrigo Alonso.¹⁸



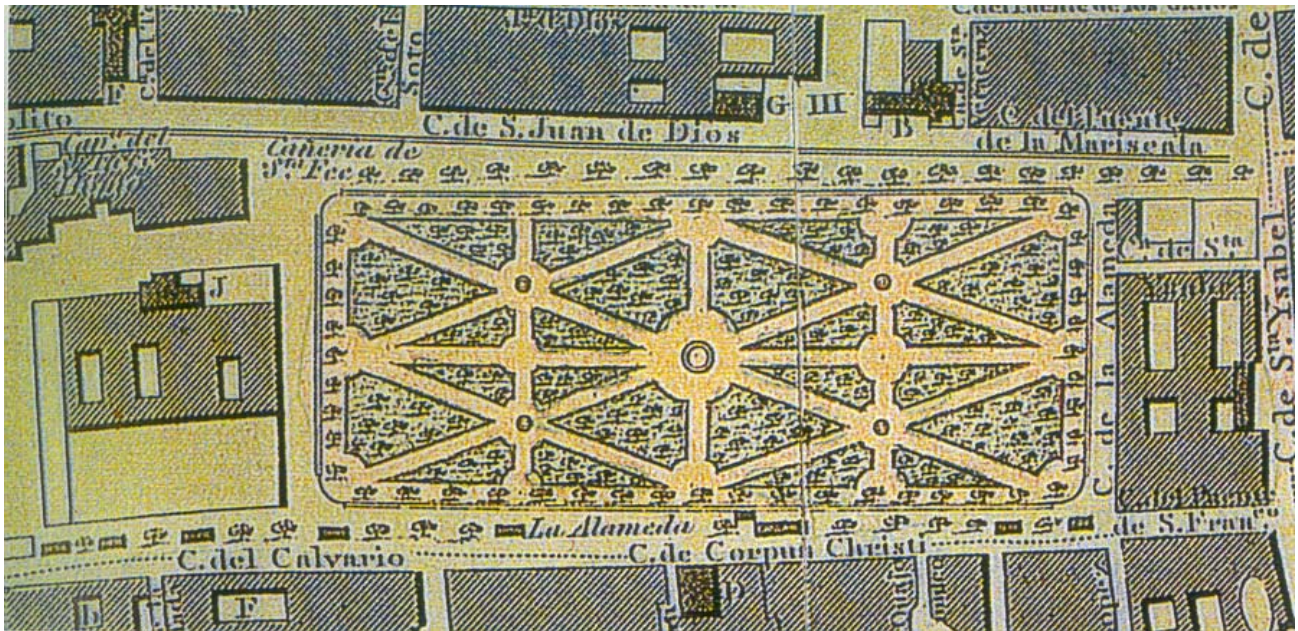
Fue tan significativa la construcción de este parque, que en su entorno se construyeron el Convento de la Santa Veracruz, el de San Juan de Dios y el de Corpus Christi. Interpretación de la ubicación de la primera Alameda por el Arq. Enrique Cervantes Sánchez.

¹⁸ Actas de Cabildo de la Ciudad de México, publicados por Ignacio Bejarano. Edición del Municipio Libre. México, 1889. Libro Décimo 1896, del 24 de Enero, 14 y 27 de Marzo de 1592.

Durante el siglo XVII se construyeron dos portadas de acceso además de una que ya existía, el Cabildo aprobó las Ordenanzas de la Alameda y se nombró al primer Alcalde. Al reformarse las Ordenanzas, a principios del siglo XVIII, se estableció el cargo de Regidor de la Alameda, ocupación honrosa que fuera desempeñado por vecinos de la ciudad como el Marqués de Guardiola en 1710.

El mantenimiento del Paseo de la Alameda, como también se llamaba, había sido difícil y costoso, principalmente por las inundaciones y los asentamientos continuos del suelo, la conservación de 2,400 metros lineales de calzadas de unos 6 metros de ancho y más de 24,000 metros cuadrados de jardines arbolados.¹⁹

En 1769, Carlos Francisco de Croix, virrey de Nueva España, concibió la ampliación de la Alameda sobre las plazuelas de Santa Isabel y de San Diego, y en 1770 ordenó al capitán de ingeniería Alejandro D'accourt,²⁰ y al arquitecto Manuel Iniesta medir y estacar la Alameda y las plazas vecinas. La Alameda quedó bordeada por franjas jardinadas, una zanja en todo su perímetro y en las esquinas acceso para carruajes.



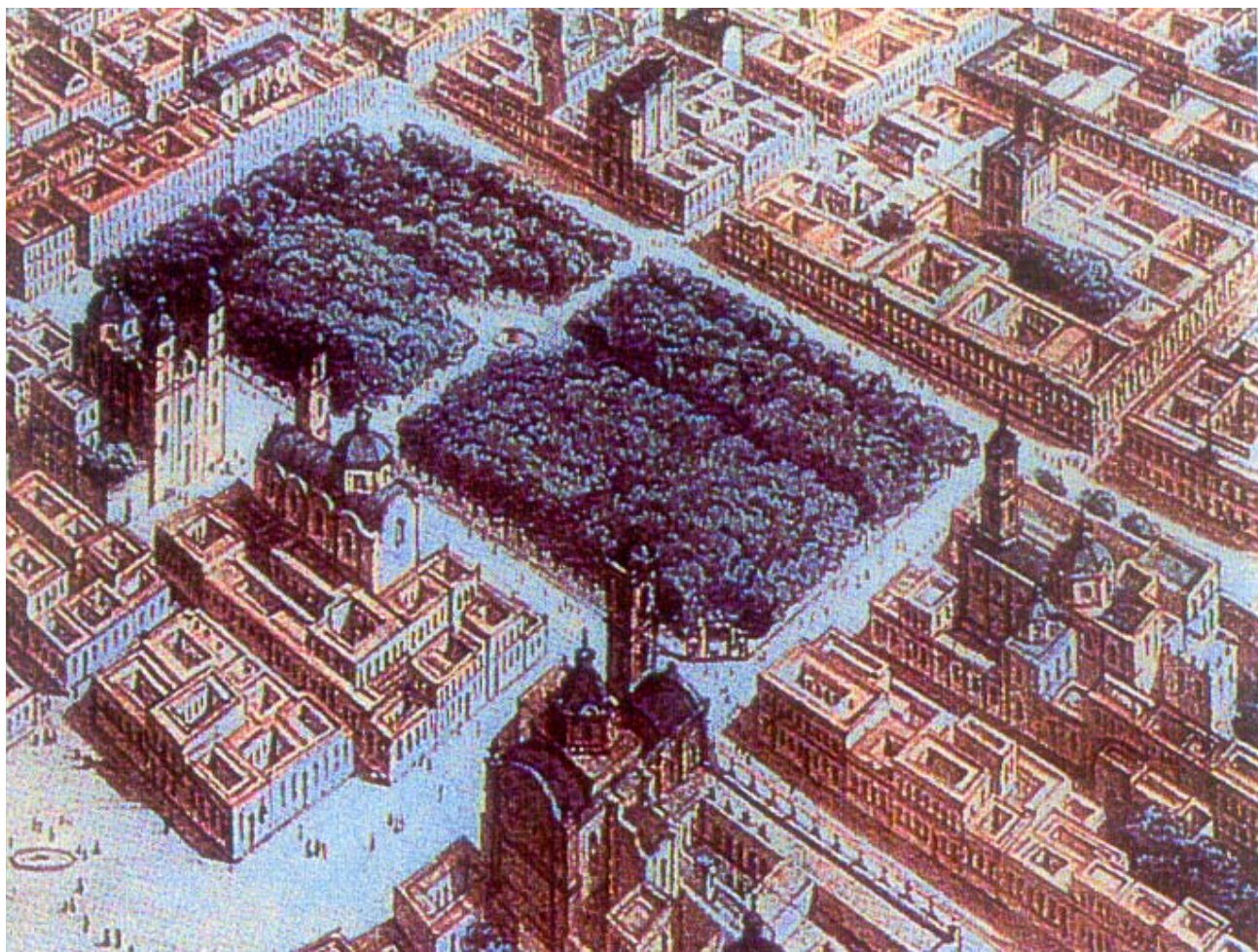
La Alameda en una fracción del plano de la Ciudad de México de Diego García Conde, ejecutado en 1783 y grabado por Eduardo Mogg en 1811 en Londres.

¹⁹ Cervantes Sánchez, Enrique. Rehabilitación del Centro Histórico de la Ciudad de México en Nuevo Rostro de la Ciudad. Pág. 314. Gobierno del Distrito Federal, Edición CEMEX México, S.A. de C.V. México, 2005.

²⁰ El plano que se conoce de este proyecto es del capitán de ingeniería de Walones de Flandes Alejandro D'accourt, colaborador de Nicolás de Lafora, ingeniero comandante de la Ciudad de México.

En la Memoria del Ayuntamiento de la Ciudad de México de 1864, se menciona que *en la Alameda había cuantiosos desperfectos. La zanja que la circundaba se había desbordado y el ancho se había ampliado al doble, de manera que su deformación permitía el paso de personas y animales. Los andadores interiores se inundaban y requerían de renivelación y reposición de sus desagües y era necesario reponer por lo menos 1800 árboles. Las diversiones que se realizan en la Alameda tenían grandes inconvenientes... porque los usuarios maltrataban los árboles, destruían las flores y aumentaba la inseguridad.*

Durante el segundo imperio, la Alameda estuvo al cuidado de la Emperatriz Carlota, quien la embelleció con una rosaleda. En 1868, se cegaron las acequias de agua cenagosa que había, se retiró la barda que le circundaba y se instalaron 36 faroles alimentados por trementina y aguardiente que en 1872 se sustituyeron con 100 mecheros de gas. En este año se embaldosaron las cuatro calles de la periferia de la Alameda.



En 1865 la Alameda y su magnífico conjunto urbano.
Litografía de C. Dusaaget, de 1865.

En 1886 se realizaron acciones para el mejoramiento del parque, se sembraron árboles, se construyó un nuevo kiosco, un invernadero, se sembraron prados, se concluyó la reposición de calzadas y se enrejaron los jardines, obras que continuaron durante la etapa porfiriana con la colocación de esculturas, bancas y alumbrado eléctrico. En 1902 se construyó una tubería de 50 cm. de diámetro desde la calle de Revillagigedo que traía agua desde las bombas de Belem para lavar atarjeas y una cisterna para riego, de la que se bombeaban diariamente 600 metros cúbicos para riego.

En 1904, el arquitecto Adamo Boari presentó el proyecto definitivo para el Teatro Nacional, que después tomaría el nombre de Palacio de Bellas Artes, el cual comprendía un jardín al frente y otro lateral, que se integraba al poniente con la Alameda, en donde se construyó una pérgola cubierta con vegetación. En 1909 se inauguró el Monumento a Juárez frente a la avenida Juárez. En 1934 fue inaugurado el Palacio de Bellas Artes y en 1939 las pérgolas fueron techadas y fraccionadas con destino a mercado de flores, librerías, áreas de exposiciones y café.

En 1941 las nuevas pérgolas ocupaban la porción oriental de la Alameda, frente al Palacio de Bellas Artes, la calle de 5 de Mayo se había prolongado frente al Palacio y la plaza estaba ocupada por estacionamiento de vehículos.



En 1973 se demolieron las pérgolas, se recuperó el área para la Alameda y se cerró la calle de 5 de Mayo frente a Bellas Artes. Poco después se construyó frente a Bellas Artes un estacionamiento subterráneo para vehículos y al nivel de la calle, el jardín proyectado por el arquitecto Boari.

ESTADO EN QUE SE ENCONTRABA LA ALAMEDA

La Alameda Central cubre un área de 87,360 metros cuadrados con 439 metros promedio de oriente a poniente y 199 metros de norte a sur.²¹ La traza está formada por tres calzadas que corren paralelas en el lado mayor; cinco perpendiculares en el lado menor y seis calzadas diagonales que generan veinticuatro prados de forma triangular. Las calzadas tienen un desarrollo de 4,000 metros, con ancho promedio de seis a siete metros y la calzada principal que une el Hemiciclo a Juárez y el kiosco, quince metros. El área jardinada comprende unos 60 mil metros cuadrados y contienen 2000 árboles con tronco de 10 a 40 cm. de diámetro, de los cuales 30% tiene diámetro de más de 40 cm.

Agua de riego para el parque y alimentación de las fuentes

Para el año 2002, el agua potable que se utilizaba para riego y la alimentación de las fuentes, se había cortado por considerarse que no debía utilizarse para ese uso. El riego tenía algunos años de realizarse por medio de pipas y la red que se estaba construyendo se había suspendido para modificar el proyecto de riego manual por riego automático. En el año 2002 al realizar la evaluación de las instalaciones, aún no se había definido cuál sería la fuente de abastecimiento del agua de riego.

Red de drenaje

La red de drenaje pluvial que corre de norte a sur por las tres calzadas transversales del parque se encontraba enraizada y era necesaria su reposición.

Red de alumbrado

El alumbrado interno de las calzadas de la Alameda se encontraba recién rehabilitado. En la periferia el alumbrado en las avenidas Juárez e Hidalgo, y las calles de Dr. Mora y Ángela Peralta requerían reposición.

²¹ Medidas promedio de la Alameda. El rectángulo que forma la superficie es ligeramente irregular, con ancho sobre Ángela Peralta de 195 m y de 203 m en Dr. Mora. A lo largo la variación es de 438 m. en Av. Hidalgo y 440 m. en la Av. Juárez.



Pavimento

El pavimento de adoquín de Querétaro de las calzadas y glorietas, se encontraba en mal estado debido a los asentamientos del suelo, encharcamientos y por la poca dureza de las piezas de adoquín. A ello se sumaba la destrucción que causaban los vendedores ambulantes con perforaciones en el piso para instalar puestos y fracturas para tomar la energía eléctrica de manera clandestina de la red de alumbrado público.



Fuentes

En 2002 las fuentes prácticamente no funcionaban debido a la falta de agua. El agua distribuida en pipas, provenía del lavado de frutas de una empresa refresquera, cuyos residuos, y la falta de limpieza del piso de las fuentes, habían azolvado la red hidráulica.



Los brocales de cantera se encontraban muy deteriorados y las esculturas centrales en su mayor parte de hierro colado, fabricadas en Francia, en mal estado. Las bancas de cantera del parque, los pedestales de chiluca y las esculturas se encontraron dañadas por los usuarios del parque, que sin respeto las siguen mutilando.



Jardines y arbolado

El suelo de las áreas jardinadas no se había mejorado y los espacios de vegetación y el arbolado estaban descuidados y en gran parte secos. A la falta de mantenimiento se sumó al mal uso del parque, con actividades que dañan la vegetación, fuentes, bancas y monumentos.

PROYECTO Y OBRA

Pavimento en calzadas y glorietas

El pavimento de las calzadas y glorietas de la Alameda tiene una superficie de unos 30,000 metros cuadrados, cubierto con piezas de cantera natural -adoquín de Querétaro-. La evaluación del estado en que se encontraba, determinó su renovación en algunas calzadas y la restauración en otras, en donde el problema se reducía a la reposición de piezas blandas erosionadas.

El proyecto y la obra de pavimento comprendió las cuatro calzadas peatonales que limitan el parque, la calzada central de la Alameda y ocho glorietas, con una superficie de 11,720 m².

En las calzadas de Av. Juárez, Ángela Peralta y la calzada central así como en las ocho glorietas, se encontró el piso con desniveles y hundimientos que requirió regular la nivelación y cambiar el pavimento.

En las calzadas de Dr. Mora y Av. Hidalgo al encontrarse los niveles de piso sin hundimientos diferenciales significativos, se cambiaron las piezas que se encontraban erosionadas ó fracturadas.

Abastecimiento de agua de riego y red automática de riego por aspersión.

Las acciones se orientaron por una parte a rehabilitar el acueducto que proviene del pozo de Tlaltelolco, cuyo producto había sido potable y al saturarse de sales de hierro y manganeso, se destinó para riego, y por otra, a completar la red de riego automático en un área de 60 mil metros cuadrados. Las obras comprendieron el reacondicionamiento del acueducto, la construcción de la red de riego automático, cárcamos, filtros y plantas de bombas, y los sistemas eléctricos e hidráulicos para su operación.





Fuentes

El estado en que se encontraban las instalaciones hidráulicas de las fuentes determinó su rehabilitación integral. Se repuso la tubería de alimentación, bombas y retornos de agua, válvulas, velas y drenaje, así como las instalaciones eléctricas y la iluminación de las fuentes.



Cruceros peatonales y accesos a la Alameda

Los cruceros de peatones se fijaron de acuerdo a las líneas de deseo peatonal frente a la desembocadura de las calles que llegan a la Alameda en sus cuatro costados y se construyeron escalinatas y rampas para personas con capacidades diferentes. Fuera de estos accesos, en la periferia del parque se establecieron franjas jardinadas para impedir el cruce en lugares que representan riesgo para los peatones.



La diferencia entre el nivel de las calzadas periféricas de la Alameda y el arroyo de la calle es variable. En la Av. Juárez el desnivel promedio es de 0.45 a 0.55 m., frente a la Av. Hidalgo y en las calles de Ángela Peralta y Dr. Mora es de 0.30 m. promedio.



En la avenida Juárez, se ubican cinco accesos peatonales en los cruceros con las calles de Revillagigedo, Luis Moya, José María Marroquí y Ángela Peralta y frente a la plazuela del Hemiciclo a Juárez. En la Av. Hidalgo se ubicaron cinco cruceros, tres de ellos coinciden con las calles de Dr. Mora, Valerio Trujano y Ángela Peralta y dos más coincidiendo con las calzadas peatonales transversales de la Alameda. En la calle de Dr. Mora se ubicaron cuatro cruceros y en la de Ángela Peralta, tres.

Las escalinatas y rampas, cuyos diseños varían de acuerdo a las características de ubicación se alojan en el ancho de las franjas jardinadas de las calzadas perimetrales.

Franjas jardinadas en las calzadas periféricas de la Alameda

Se restituyeron las franjas jardinadas de las calzadas periféricas del parque en las avenidas Juárez e Hidalgo y de las calles de Ángela Peralta y Dr. Mora con objeto de restituir el trazo histórico, dar presencia a la Alameda con elementos florísticos y vegetación ornamental hacia las avenidas y calles que la circundan y para conducir la circulación peatonal hacia los cruces y evitar el paso de peatones en cualquier parte de las circulaciones periféricas.

En la Av. Juárez se construyó una franja jardinada de 1.60 metros de ancho que sustituyó a una escalinata de grandes peraltes a todo lo largo de esta avenida. En la calzada de Ángela Peralta se construyó una franja jardinada con 7.00 metros de ancho, dejando una calzada de 7.00 metros. En la Av. Hidalgo se estableció una franja de 2.00 metros en áreas que estaban pavimentadas y en la que había una hilera de árboles en cajetes separados que se incorporaron a la franja jardinada y en Dr. Mora se conservó la franja existente de 7.00 metros de ancho. En estas áreas se sembraron 45 mil plantas ornamentales y se conservaron los árboles existentes.

Alumbrado

En las circulaciones periféricas de la Alameda el alumbrado público se encontraba con diversos tipos de postes y luminarias, desde las llamadas “pentabolas” y los “dragones” a los de diseño contemporáneo de modelos variados. En la mayor parte de los casos las luminarias eran de vapor de sodio con luz ámbar.

La red de alumbrado fue renovada, se instalaron postes de mayor altura para cubrir las amplias secciones de la Av. Juárez e Hidalgo y se incorporaron luminarias de luz blanca con aditivos de halógenos metálicos para mejorar la visibilidad y reducir el consumo de energía eléctrica.



CONJUNTO URBANO HEMICICLO A JUÁREZ – CORPUS CHRISTI

CONCEPTUALIZACIÓN DEL PROYECTO

El extemplo de Corpus Christi y el Hemiciclo a Juárez forman un hito urbano en el corredor de acceso al Centro Histórico por la avenida Juárez. La cercanía de los monumentos uno frente a otro, creados en diferentes épocas, y con distintos propósitos, presentó la oportunidad de integrar el espacio urbano que los comprende, conservando, rehabilitando y restaurando cada monumento con sus características propias.

NOTAS HISTÓRICAS

Extemplo de Corpus Christi

En la calle de Corpus Christi hoy avenida Juárez, frente a la Alameda, se construyó, en el siglo XVIII, el primer convento de clausura, que aceptó a mujeres indígenas. En 1720, el Virrey de Nueva España Baltasar de Zúñiga Guzmán Sotomayor, compró el terreno y encargó el proyecto y la construcción al arquitecto Pedro de Arrieta. A partir de 1724 se recibió a las hijas de nobles indígenas y funcionó hasta 1861 en que fue clausurado por las disposiciones de Reforma. Menciona Manuel Rivera Cambas en su México Pintoresco de 1880,²² que en esa fecha “*la iglesia aún estaba en pie... en el fondo se encontraba el altar mayor, dorado con pinturas a los lados*” y describe el interior de la construcción y los ornamentos que aún existían.



Convento de Corpus Christi que dio el nombre a la avenida. Grabado de México Pintoresco de Manuel Rivera Cambas de 1880.

²² Rivera Cambas, Manuel. México Pintoresco, Artístico y Monumental. Primer Tomo, p.p. 238-242. Imprenta de la Reforma México, 1880.

Durante la segunda mitad del siglo XX, en los terrenos antiguos del convento y otros aledaños, se construyó el Conjunto de las Américas y el Hotel Alameda, en cuyo proyecto se aisló con una calle periférica al extemplo de Corpus Christi el cual se adaptó para el Museo de Artes Populares. Durante el sismo de 1985 los edificios del Conjunto de las Américas y el Hotel Alameda resultaron seriamente afectados y más tarde fueron demolidos. El sismo también afectó la estructura del extemplo de Corpus Christi, que fue desocupado, hasta que en 2002, el Gobierno del Distrito Federal, proyectó la rehabilitación de la Alameda Central, la construcción de la Plaza Juárez y la reestructuración, restauración y aprovechamiento del extemplo de Corpus Christi para ser ocupado por el Fondo Reservado del Archivo General de Notarías.

Hemiciclo a Juárez

Con motivo de los festejos del Centenario de la Independencia del país, en 1910, el Presidente Porfirio Díaz, dio instrucciones para honrar la memoria de Benito Juárez en un monumento ubicado en la glorieta central de la Alameda frente a la avenida Juárez.

El proyecto fue encargado al arquitecto Guillermo Heredia, quién dispuso el monumento en forma de hemiciclo, con mármol blanco de Carrara. Las obras civiles de consolidación del suelo, cimentación de pilotes de concreto armado, plataforma de cimentación y estructura estuvieron a cargo del Ing. Miguel Rebolledo, las obras de mármol y bronce se realizaron en Italia y el montaje del monumento estuvo a cargo de la Compañía Italiana de Construcción, S.A.

Las obras se terminaron en menos de diez meses. Los cimientos se iniciaron en noviembre de 1909 y el monumento fue inaugurado el 18 de septiembre de 1910. El mármol empleado en su construcción fue de 1,400 toneladas y un volumen aproximado de 600 metros cúbicos.²³



Hemiciclo a Juárez en 1923 con su basamento completo antes de que se elevara el nivel de la plaza y se cubrieran dos escalones. Hugo Breme en México Pintoresco, México, 1923.

²³ Parra, Ignacio de la. Informe con motivo de la inauguración del Hemiciclo a Juárez el 18 de Septiembre de 1910 para el festejo de las fiestas del Centenario. El Arte y la Ciencia, Tomo XII, Septiembre 1910. Imprenta y Fototipia de la Secretaría de Fomento, México 1910.



ESTADO EN QUE SE ENCONTRABA EL HEMICICLO A JUÁREZ

En la plaza del Hemiciclo, al haberse elevado su nivel, quedaron sepultadas dos gradas de la escalinata de mármol que había que rescatar. El pavimento con adoquín de Querétaro se encontraba intemperizado y tenía hundimientos que producían encharcamientos en la parte posterior.



En la Plaza, se habían dejado crecer árboles de diversas especies y alturas hasta de 12 metros, que cortaban el espacio de la plaza.

El drenaje pluvial se encontraba enraizado por falta de mantenimiento. La falta de la red de riego y el uso de pipas que transitaban sobre el pavimento habían provocado su ruptura y deterioro.



En el monumento los jarrones, guirnaldas, letreros y adornos de bronce, se encontraron oxidados y el mármol sucio y desprendido. En el piso de mármol del basamento, los drenajes estaban azolvados.

Los jarrones que flanquean al Hemiciclo habían recibido un alto deterioro, debido a que habían sido utilizados para subirse en ellos al paso de desfiles y manifestaciones.

REHABILITACIÓN DE LA PLAZA Y DEL MONUMENTO

Para recuperar el basamento original del Hemiciclo a Juárez y la escalinata de mármol sepultada durante las últimas obras de la Alameda, se bajó el nivel de la plaza treinta y cinco centímetros.



La escalinata de mármol se encontró en buen estado.



En el monumento se realizó un proceso de limpieza, sello de juntas y consolidación de piezas. En los jarrones, letreros y adornos de bronce, se aplicó pátina para protección a la oxidación y se restauraron los jarrones que flanquean al monumento.





El pavimento se cubrió con piezas de recinto natural.



En el desnivel entre la plaza y las calzadas radiales de la Alameda, se construyeron escalinatas y rampas para personas con capacidades diferentes.



En la periferia de la Plaza se construyó un remate, conservando el jardín al nivel en que se encontraba.

Conjunto urbano Hemiciclo a Juárez – Corpus Christi

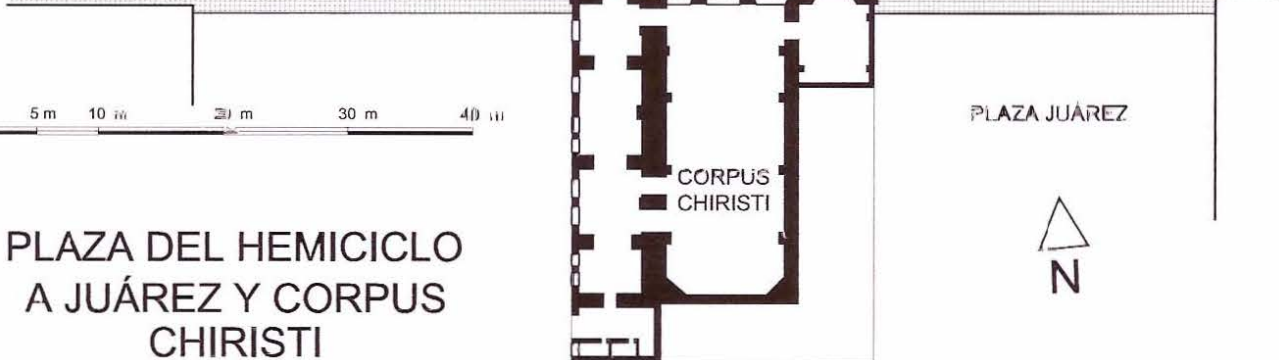
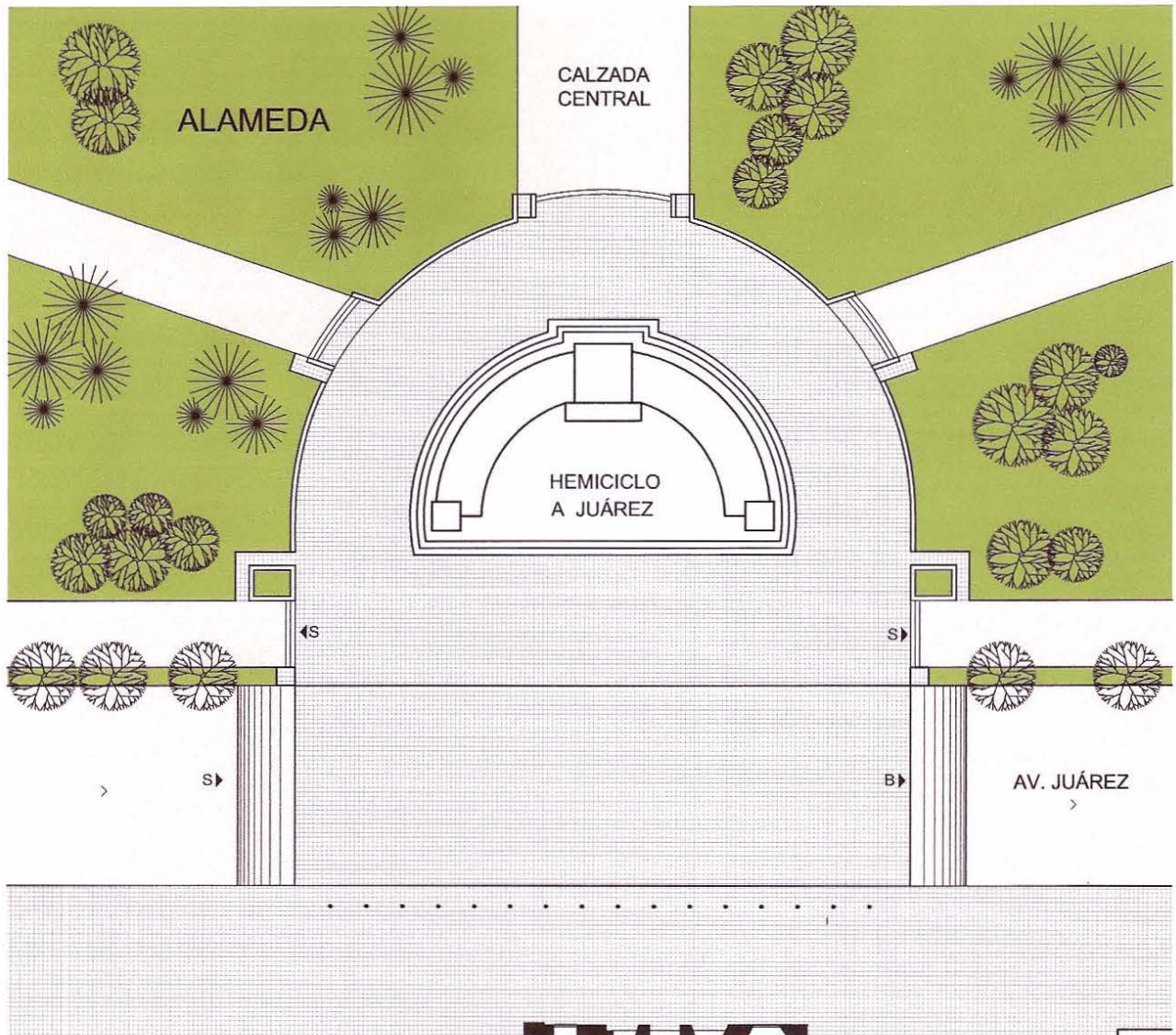
En el área que cubren la Plaza del Hemiciclo a Juárez, el arroyo de la avenida Juárez frente a la plaza, y la acera del extemplo de Corpus Christi, se igualó el nivel del pavimento para crear visualmente un espacio integrado, que se cubrió con pavimento de recinto laminado. Este nivel queda 18 cm. sobre la calzada vehicular de la Av. Juárez a la que se da paso por medio de rampas, privilegiando la circulación de peatones en el área. El acceso y las plazas del Conjunto Plaza Juárez, conservaron el mismo nivel de piso y especificación del pavimento.



Espacio urbano que se integró con la Plaza del Hemiciclo, el arroyo de la avenida Juárez y la acera sur de la avenida Juárez frente a Corpus Christi. Etapa de construcción.



A la izquierda la Alameda y el Hemiciclo a Juárez, al frente la Plaza del monumento, el paso peatonal y la conexión de la acera sur en donde se encuentra el extemplo de Corpus Christi.



**PLAZA DEL HEMICICLO
A JUÁREZ Y CORPUS
CHRISTI**

PROYECTO
ARQ. ENRIQUE CERVANTES S.
MÉXICO, 2003

REHABILITACIÓN DE CALLES PEATONALES

En el programa del Centro Histórico 2002-2006 se establecieron como objetivos privilegiar al peatón sobre el automóvil, con la generación de calles exclusivas para peatones y la ampliación de las aceras en las calles en donde fuera posible reducir el número de carriles de circulación.

Las calles peatonales rehabilitadas son las siguientes:



- Gante, entre 5 de Mayo y Venustiano Carranza.
- Filomeno Mata, entre 5 de Mayo y Venustiano Carranza.
- Motolinia, entre Tacuba y 16 de Septiembre.
- Callejones de la Olla y la Cazuela, entre 5 de Mayo y Palma.
- Andador de la 1ª calle de Argentina entre Guatemala y Donceles.
- Acera de la Catedral frente al Zócalo.
- Acera de las calles de Monte de Piedad entre Tacuba y 16 de Septiembre.
- Dolores, ente Independencia y Artículo 123.

Calle peatonal de Filomeno Mata, que forma parte del corredor del andador de la calle de Gante.

CALLE DE GANTE

Se rehabilitaron las calles peatonales de Gante entre Madero y Venustiano Carranza y se transformó en peatonal la segunda calle de Filomeno Mata, que forma al sur la prolongación del corredor peatonal.

En la calle de Gante con 17 metros de ancho, se conservaron los árboles existentes, se construyeron macetones para recibirlos se generaron áreas jardinadas. Se retiraron las marquesinas que se habían construido adheridas a las fachadas de los edificios en la primera calle de Gante y se generó un reglamento para el establecimiento de restaurantes en la vía pública, ubicando de manera específica su área de ocupación.



Rehabilitación de la 1ª cuadra peatonal de la calle de Gante.



Primera y segunda cuadras de Gante ya rehabilitadas



CALLE DE MOTOLINIA

El corredor peatonal de Motolinia se prolongó en el tramo entre 5 de Mayo y Tacuba, con objeto de conectar el andador con la estación Allende del Metro. El andador de tres cuadras, entre Tacuba y 16 de Septiembre, cruza las calles comerciales más importantes de la porción occidental del Centro Histórico.

En las calles de Motolinia se construyeron nuevas redes de agua, alcantarillado sanitario, alumbrado, pavimentos, jardinado, se restauraron fachadas de inmuebles y se rehabilitaron y ampliaron las redes de energía eléctrica y telefonía.



Al centro del corredor peatonal se alojan áreas jardinadas y a los lados andadores frente a las instalaciones comerciales y acceso a los edificios.

ACERAS DE LA CALLE DE MONTE DE PIEDAD



La acera que da frente a la Catedral y a la Plaza de la Constitución, es más angosta en el cruce con la calle de Tacuba, se amplía en la segunda cuadra y se abre en la tercera para alojar el Portal de Mercaderes.

Las aceras antes de su rehabilitación se encontraban con pavimento de adoquín de Querétaro muy deteriorado, ausentes de áreas jardinadas, alumbrado deficiente e invadidas de loncherías y comercio informal.

La instalación de puestos en las aceras de la calle de Monte de Piedad, hacía muy difícil el tránsito de peatones.



Los pavimentos se encontraban deteriorados, con hundimientos diferenciales y encharcamientos.

En la rehabilitación de las aceras se renovaron las redes de agua potable, drenaje, alumbrado público, telefonía y energía eléctrica. Los pavimentos se realizaron con piezas de recinto natural laminado, asentado sobre bases de concreto armado con mala metálica. En las esquinas se establecieron los pasos para peatones que se apoyaron en los islotes jardinados construidos en las esquinas de 5 de Mayo y 16 de Septiembre. En atención al peligro que representa para los peatones el cruce en cualquier sitio de la acera de Monte de Piedad a la Plaza de la Constitución, en la banqueta a lo largo de las tres cuadras se establecieron franjas jardinadas con setos.



Acera de la segunda calle de Monte de Piedad libre de loncherías y de puestos de comercio informal, ya rehabilitada.

Rehabilitación de la acera de Monte de Piedad y del Portal de Mercaderes.



CALLEJONES DE LA OLLA Y LA CAZUELA

Los callejones en forma de escuadra, que conectan la calle de 5 de Mayo con la de Palma, se formaron cuando se construyó en el siglo XVI el mercado de la Alcaicería en los terrenos propiedad de los herederos de Hernán Cortés con un primer proyecto del arquitecto Andrés de Concha, entonces Maestro Mayor de la Catedral.²⁴ Los angostos callejones quedaron como huella en la traza urbana. En 1861 se amplió el callejón del Arquillo, que tomó el nombre de 5 de Mayo hasta la calle de Bolívar y en 1901 se prolongó hasta el Eje Central.



En el Callejón de la Olla se conservó el acceso vehicular al estacionamiento del edificio de 5 de Mayo y quedó cerrado el acceso por la calle de Palma. El nuevo alumbrado y los servicios de seguridad cambiaron el uso que se daba a estos lugares.



En el callejón de la Cazuela se instalaban loncherías y bases de taxis que obstruían el paso y al fondo por la noche funcionaba una piquera.

El Callejón de la Cazuela hoy 2º callejón de 5 de Mayo, se cerró al tránsito vehicular y se establecieron espacios verdes.



²⁴ Fernández, Martha. *Arquitectura y Gobierno Virreinal. Los Maestros Mayores de la Ciudad de México. Siglo XVII.* UNAM. p.p. 65-76 México, 1985.

REHABILITACIÓN DE CALLES DE CIRCULACIÓN MIXTA

El programa de rehabilitación de las calles en el área del Programa 2002-2006 comprendió la construcción de obras nuevas de infraestructura hidráulica y alumbrado, de ampliación y mejoramiento de las redes de energía eléctrica y telefonía, de pavimento, de estructura urbana, de imagen urbana, de seguridad pública y el de retiro de comercio informal como se anota en el Capítulo de Estrategia Urbana.

El proyecto de cada espacio en vía pública, plazas, parques, calles y calles peatonales se estudio en cada caso, atendiendo a los factores que presentó cada una, tanto en su función urbana, diseño y construcción.

Las calles de circulación mixta de peatones y vehículos que se rehabilitaron en el programa son las siguientes:

- Donceles, entre Eje Central y República de Argentina
- Tacuba, entre Eje Central y Monte de Piedad
- 5 de Mayo, entre Eje Central y Monte de Piedad
- Madero, entre Eje Central y Monte de Piedad
- 16 de Septiembre, entre Eje Central y Monte de Piedad
- Venustiano Carranza, Eje Central y 20 de Noviembre
- Bolívar, entre Donceles y Venustiano Carranza
- Isabel la Católica, entre Donceles y Venustiano Carranza
- Palma, entre Donceles y Venustiano Carranza
- 5 de Febrero, entre Venustiano Carranza y 16 de Septiembre
- Corregidora, entre Pino Suárez y Correo Mayor
- Venustiano Carranza, entre Pino Suárez y Correo Mayor
- Moneda, entre Plaza de la Constitución y Correo Mayor
- Castellanos, entre Corregidora y Venustiano Carranza
- Correo Mayor, entre Moneda y Venustiano Carranza
- Brasil, entre Tacuba y Donceles

CALLE DE CORREGIDORA

En la época prehispánica por la calle de Corregidora corría la acequia por la que se conducía la mayor parte del abasto de la ciudad de Tenochtitlan. La acequia ingresaba a la ciudad al oriente por el Canal de la Viga, que se comunicaba a los lagos de México, Xochimilco y Chalco a las poblaciones ribereñas. La acequia recorría la ciudad de oriente a poniente por las calles de Roldan, Corregidora y 16 de Septiembre, hasta desembocar en el canal que pasaba sobre el actual Eje Central. La Acequia Real y otros canales de la ciudad se cegaron durante los siglos XVII y XVIII para evitar la insalubridad de las aguas negras y de sus cauces ocupados por basureros. Para 1793 la Acequia Real se había cegado en toda su extensión.

En 1982 para recordar el antiguo canal, el Gobierno Federal decidió construir una copia de la Acequia Real en la primera calle de Corregidora frente al Palacio Nacional, con un espejo de agua que se mantuvo por poco tiempo y por la falta de mantenimiento e insalubridad se convirtió en jardín y más tarde en basurero.

Al cerrarse la 1ª calle de Corregidora se obstruyó la circulación principal entre la Plaza de la Constitución y el Eje Uno Oriente y contribuyó al deterioro en la zona de la Merced. El cierre afectó el valor de la tierra, de las construcciones y el uso del suelo, acentuándose los usos de bodegas y talleres, la saturación del comercio informal y la falta de seguridad.



Aspecto que presentaba la emulación de la Acequia Real y estado en que se encontraban los jardines y la ocupación del comercio informal.

Ante estos efectos negativos, el proyecto propuso restablecer la circulación de vehículos de la primera calle de Corregidora integrándola a la red urbana para evitar que éstas áreas, sin uso, se ocuparan por el comercio informal. El proyecto fue autorizado por la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.



Estado en que se encontraba la primera calle de Corregidora antes de su rehabilitación en el año 2004.



Aspecto de la 1ª calle de Corregidora después de las obras de rehabilitación.



Los desniveles que existen entre el Palacio Nacional y la Suprema Corte de Justicia se salvaron mediante la elevación de la acera sur, que tiene en los extremos accesos mediante rampas.

Vista de la calle de Corregidora hacia el "Zócalo", limpia de obstáculos, lo que permite apreciar la fachada sur del Palacio Nacional y el de la Suprema Corte de Justicia. El alumbrado público se encuentra suspendido al centro por medio de catenarias.



CALLE DE TACUBA

La calle de Tacuba en la etapa prehispánica formó el eje urbano de oriente a poniente de la ciudad de Tenochtitlan. La calzada se prolongaba al poniente de la isla sobre el lago de México hasta la costa y conectaba con los pueblos de Tacuba y Azcapotzalco. Cruzaba el área oriente de la ciudad hasta la puerta principal del recinto sagrado mexica. Al oriente de éste, se prolongaba hasta el frente del lago en el embarcadero de Tetamazolco. Alonso García Bravo, encargado por Cortés de la nueva traza urbana española, tomó ésta calzada como eje principal de oriente a poniente, fue la calzada más importante de acceso a la ciudad, y su trazo se conserva hasta la fecha.

La calle con siete cuadras, tiene longitud de 670 metros. En la mayor parte de su recorrido, entre las calles de Filomeno Mata y Monte de Piedad la sección es de 13 metros, arroyo con 9.00 metros de ancho y aceras de 2.00 metros, insuficientes para conducir el alto aforo de peatones. A la falta de espacio se sumaba la invasión de vendedores informales.

Los estudios de aforos peatonal y vehicular, determinaron la necesidad de ampliar las aceras a 3.25 metros y la posibilidad de reducir el arroyo a 6.50 metros, proyecto que fue autorizado por la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Las especificaciones de construcción, diseño de pavimento, redes de infraestructura y demás obras, se aplicaron de acuerdo a las especificaciones generales del programa. En las aceras se conservaron los árboles existentes y se sembraron a espacios regulares hileras de árboles de la especie ficus en ambas aceras.

Estado en que se encontraban los pavimentos y la escalinata de la calle de Tacuba frente al edificio del Correo.





Aspecto de las calles de Tacuba ya rehabilitadas





Primera calle de Tacuba después de su rehabilitación.



El exconvento de Betlemitas en la segunda calle de Tacuba

CALLE DE DONCELES

La calle de Donceles que corre de oriente a poniente, formó parte de la traza urbana de la ciudad española realizada entre 1522 y 1523, en el tramo del Eje Central a la calle de Jesús María. Su trazo paso sobre las edificaciones del Centro Ceremonial mexicana cuya demolición, por su magnitud, duró algunos años. La calle ha conservado el nombre en el tramo entre el Eje Central y la calle de Argentina y al oriente se le ha asignado los nombres de Justo Sierra y Mixcalco.

El nombre de esta calle vino desde la repartición de los primeros solares, *por haberse avicinado en ella, los nobles que vinieron de conquistadores y pobladores, fundando títulos ó mayorazgos; aún después de esa primera época esta calle fue preferida de los principales vecinos de la ciudad.*²⁵ Aún se conservan algunas de las casas de los siglos XVII y XVIII como la Casa del Marqués del Apartado en la esquina con la calle de Argentina y en contra esquina la casa que ocupa la librería Porrúa así como la que ocupa la Sociedad de Geografía y Estadística en el tramo que ahora lleva el nombre de Justo Sierra.

En la calle se instalan edificios significativos como el Senado de la República en la esquina de la calle de Xicoténcatl, el edificio que fuera sede de la Cámara de Diputados en la esquina con la calle de Allende edificio que ahora ocupa la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, y el Teatro de la Ciudad antes Teatro Esperanza Iris. Al oriente en la prolongación de la calle con el nombre de Justo Sierra se construyó el edificio para las oficinas de la Universidad Nacional Autónoma de México a espaldas del antiguo Colegio de San Ildefonso. Los restos del Templo Mayor mexicana colindan con la calle en el cruce con la calle de Argentina.

La sección de la calle con 12.50 metros tenía aceras de 2.25 metros de ancho, que se reducía con el arbolado, dejando un angosto paso para los peatones. En la primera calle, se encontraron construidas áreas destinadas al estacionamiento de vehículos, que dejaban el arroyo con 5.50 metros de ancho, fuera de especificación para contener dos carriles de circulación. Los pavimentos se encontraban en mal estado y las redes de infraestructura requerían de renovación. El arroyo en sus dos primeras cuerdas se ocupaba para estacionamiento debido a la concentración de vehículos generados por las oficinas del Senado de la República y la Asamblea de Representantes.

El proyecto determinó retirar las áreas de estacionamiento, ampliar las aceras para peatones, conservar el arbolado y establecer dos carriles de circulación. Se repusieron las redes de agua, drenaje y alumbrado público, se construyeron nuevos pavimentos, se rehabilitaron las redes de telefonía y energía eléctrica, se instaló la red de cámaras de seguridad y se rehabilitaron fachadas de algunos edificios, se reubicaron semáforos, casetas telefónicas y se instalaron botes de basura.

²⁵ Marroquí, José María. La Ciudad de México. Tomo II p.p. 322-325. México, 1900.



Aspecto de la calle de Donceles, al fondo la Cámara de Senadores y la fachada posterior del Museo Nacional



El antiguo Teatro Esperanza Iris actual Teatro de la Ciudad en la calle de Donceles ya rehabilitada.

CALLE DE MONEDA

NOTAS HISTÓRICAS

En la traza de la ciudad española de 1522-23, la calle de Moneda dividió la porción sur del Centro Ceremonial mexicana. Durante su apertura se demolió el Templo de Tezcatlipoca, cuyos restos se encuentran bajo el edificio del Exarzobispado. Al sur, la calle de Moneda dejó el Templo del dios Xipe, que quedó bajo la cimentación del Palacio Nacional, y la muralla que por el costado sur limitaba el Centro Ceremonial.

Alonso García Bravo, al realizar la traza de la ciudad, otorgó preferencia a las calles que ahora llevan los nombres de Corregidora y de Moneda, con ancho de 17 a 18 metros, que limitaba los costados de las que fueran Casas de Moctezuma que habían quedado en poder de Hernán Cortés, ahora Palacio Nacional.

La calle de Moneda, llamada inicialmente del Arzobispado recibió importantes construcciones desde el siglo XVI, entre otras, el Palacio Virreinal, la primera universidad, el edificio del Arzobispado de Nueva España, la primera imprenta, las casas del Conde de Valparaíso y la Casa de Moneda entre otras.



La calle de Moneda desde la esquina de Correo Mayor hacia la Catedral Metropolitana en 1880. Litografía en México Pintoresco, Artístico y Monumental de Manuel Rivera Cambas.

ESTADO EN QUE SE ENCONTRABA

Con las obras para la rehabilitación de la Plaza de Seminario, en los años ochenta del siglo pasado, el área peatonal de la plaza se extendió hasta la Plaza de la Constitución, obstruyendo ésta importante vía que cruza de oriente a poniente la zona de la Merced.

La calle se encontraba ocupada en la acera frente al Palacio Nacional como estacionamiento de vehículos, cuyos operadores destruyeron la guarnición y parte de la acera para facilitar este uso. Simultáneamente el comercio informal que invadía la calle de Correo Mayor se extendió en las dos primeras cuerdas de Moneda.



El análisis que realizó la Coordinación Ejecutiva de Planeación y Construcción del Sistema de Aguas de la Ciudad de México, determinó la necesidad de reparar la red de agua y de alcantarillado sanitario, así como la línea de abastecimiento de agua que corre por esta calle y sirve a una extensa zona del Centro Histórico. De igual manera la Secretaría de Obras Públicas determinó reponer la red de alumbrado

Las banquetas frente a Palacio Nacional se ocuparon para el estacionamiento de vehículos y para su fácil acceso destruyeron las guarniciones y parte del pavimento.



PROYECTO Y OBRA

Funcionalidad de la vía

La calle de Moneda desde el siglo XVI formó una vía continua de circulación, entre la Plaza de la Constitución y la acequia que al Oriente limitaba la ciudad en la calle de Roldán. Durante cuatro siglos y medio permaneció con su función original, hasta que en los años ochenta se cerró al tránsito de vehículos al llegar a la Plaza de Seminario, lo cual afectó el desarrollo urbano en su recorrido y también en el área de influencia directa en la zona Oriente del Centro Histórico.

Para recuperar la función el proyecto determinó restituir la circulación vehicular, propuesta que fue aprobada por la Secretaría de Transporte y Vialidad, el Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Instituto Nacional de Bellas Artes, manteniendo la distribución de la sección de 18.00 metros con aceras de 4.00 metros.

Imagen Urbana

El proyecto, aprovechó la amplitud de la calle para dignificar el área del Palacio Nacional y el de las edificaciones históricas. Se evitaron los elementos que en vía pública, pudieran ser obstáculo físico y visual, como los postes de alumbrado y las jardineras y arbolado en las aceras. Las lámparas del alumbrado se colgaron en catenarias.

Se repusieron las redes de infraestructura de agua, drenaje y alumbrado, se rehabilitaron y realizaron nuevas instalaciones para las de energía eléctrica y telefonía. El pavimento del arroyo se construyó con las especificaciones establecidas para el Centro Histórico. Se evitó la instalación de casetas telefónicas y como único mobiliario urbano se colocaron botes de basura.



Calle de Moneda ya rehabilitada





Monumento a Enrico Martínez en la Plaza del Empedradillo

COMENTARIOS FINALES

Los comentarios tienen el propósito de anotar algunas de las experiencias que se obtuvieron durante el desarrollo de los trabajos del programa de rehabilitación del Centro Histórico. Resultados que pueden ser útiles para adelantar en los trabajos futuros. Se comentan también otras, que por diversas condiciones no alcanzaron a cumplir con los objetivos.

PATRIMONIO HISTÓRICO, URBANO Y MONUMENTAL

Con la coincidencia de propósitos para salvaguardar el patrimonio urbano y monumental, y la oportunidad de aprovechar las obras de excavación para contribuir con las tareas de salvamento de los restos arqueológicos que yacen en el subsuelo del Centro Histórico, se consolidó la colaboración entre el Fideicomiso del Centro Histórico y el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Los trabajos de salvamento arqueológico, cuyos resultados se pueden calificar de extraordinarios, permitieron ubicar el costado occidental de la Muralla que circundaba la Ciudad Ceremonial mexicana,¹ así como el costado oriente de la Muralla.² En la esquina de las calles de Guatemala y Argentina, frente al Templo Mayor, se encontró el monolito de la diosa Tlaltecútlí, diosa de la tierra y del inframundo, el monolito más grande encontrado hasta ahora en el área de la antigua ciudad de Tenochtitlan.

Por su parte, los proyectos y las obras de restauración de fachadas de más de quinientos edificios de diversas épocas y la restauración, reestructuración y acondicionamiento de edificios que se recuperaron para ser utilizados para oficinas, archivos históricos y museos, realizados por arquitectos especialistas, fueron acompañados de la asesoría de la Coordinación Nacional de Monumentos Históricos del INAH.

REDES DE INFRAESTRUCTURA

Para la rehabilitación económica del área del Centro Histórico, se realizaron como obras fundamentales el mejoramiento de los servicios de agua potable, alcantarillado sanitario, alumbrado público, energía eléctrica y telefonía.

Los resultados de las investigaciones que realizó el Sistema de Aguas de la Ciudad de México confirmó la necesidad de reponer íntegramente las redes de agua potable y de alcantarillado sanitario. Los informes de la Dirección de Alumbrado Público indicaron que para mejorar el alumbrado público al nivel que requiere la seguridad durante la noche, es necesario cambiar las luminarias de luz ámbar por luz blanca, mejorar la intensidad lumínica y renovar la red de alumbrado, proyecto que se realizó íntegramente.

El convenio del Gobierno del Distrito Federal con la Compañía de Luz y Fuerza del Centro y con la Compañía de Teléfonos de México, permitió que ambas empresas emprendieran proyectos y obras para establecer nuevas redes para demandas futuras y mejorar las existentes. La Compañía de Luz y Fuerza del Centro, instaló una nueva red de energía eléctrica con corriente regulada para evitar el uso de reguladores en la alimentación de equipos electrónicos, que según informes se pondrá en servicio. Teléfonos de México extendió una red de fibra óptica para el servicio de teléfonos y otros aspectos de comunicación.

No obstante la magnitud de las obras y la compleja realización simultánea en las calles angostas y banquetas reducidas, el centro no paralizó su funcionamiento, aunque no estuvieron ausentes los inconvenientes que soportaron los habitantes, pérdidas temporales de comerciantes y molestias a personas que laboraban, visitaban o transitaban por las calles en construcción.

ESTRUCTURA VIAL, TRANSITO, TRANSPORTE Y CIRCULACIONES PEATONALES

Los estudios realizados por la Secretaría de Transporte y Vialidad, sobre la afluencia de vehículos que cruzan el Centro Histórico sin que esta área forme parte del origen o destino de los mismos, determinó el establecimiento de un programa para mejorar la circulación en la periferia en los ejes viales del Eje Central, Eje Uno Norte, Eje Uno Oriente y José María Izazaga, y simultáneamente se estableció la prohibición del cruce de vehículos de carga y el ordenamiento de los trayectos de las líneas de transporte de pasajeros por el Centro Histórico.

¹ En la excavación realizada en la calle de 5 de Mayo en el tramo entre las calles de Monte de Piedad y Palma. Esta ubicación plantea una diferencia con la ubicación de la Muralla que antes se había fijado frente a la calle de Correo Mayor.

² En la excavación realizada en la calle de Moneda, entre las calles de Licenciado Verdad y Correo Mayor.

Lo reducido de las secciones de las calles del Centro Histórico y la obstrucción que causaban los vehículos estacionados, las paradas de microbuses, en cualquier parte, la circulación de algunos tipos de vehículos y la ausencia de un sistema de semáforos sincronizados, constituían problemas que congestionaban las arterias. Para resolver estos problemas se establecieron objetivos y acciones para mantener libre de obstáculos la vía pública tanto en arroyos como en aceras. Las medidas que se tomaron fueron: prohibir el estacionamiento de vehículos en el arroyo y aceras, y los sitios de taxis en la vía pública; prohibir durante el día la circulación del transporte de carga, retirar los bicitaxis, ordenar los trayectos de las líneas de microbuses y establecer un sistema inteligente de semáforos.

El aprovechamiento de la sección de las calles del Centro Histórico, que tienen como promedio doce metros de ancho, se apoyó en el estudio de los aforos de vehículos y peatones. Se estableció una sección de 3.25 metros por carril para generar un tránsito fluido y se procuraron aceras de más de 2.50 metros. El trazo de los carriles se estableció con ancho continuo, y en las aceras, se tomaron las diferencias de ancho que tienen a lo largo, todas las calles del Centro Histórico.

Se privilegió la circulación peatonal y se completaron los corredores peatonales de las calles de Gante y Motolinia. En los cruces de vehículos, para facilitar la circulación de personas con capacidades diferentes, las esquinas de las aceras se dispusieron en abanico con pendiente descendente al arroyo.

IMAGEN URBANA

El programa de imagen urbana tuvo por objeto crear mejores espacios para la convivencia en las áreas públicas, mejorar la imagen de construcciones y espacios, aprovechando la variedad de características propias de cada sitio, la rehabilitación de plazas, la generación y disposición de espacios jardinados y arbolados; el mejoramiento o reposición de pavimentos en la vía pública, la selección de mobiliario urbano, el retiro de cables aéreos, el mejoramiento del alumbrado y la iluminación, y el retiro de anuncios y de elementos ajenos al servicio público.

La política para conservar y mejorar la riqueza monumental y de sitio, se orientó a recuperar la imagen con apoyo en las recomendaciones de la Carta de Venecia, de respetar la arquitectura de todos los tiempos e integrarla armónicamente con la contemporánea en el entorno histórico. Bajo este criterio, se estableció la rehabilitación por calle, estudiando la configuración de fachadas, y restaurando cada edificio de acuerdo a su época.

Para realizar los proyectos, se integraron los levantamientos urbanos de fachadas por cada cuadra en ambos costados y se establecieron los proyectos de restauración encargados a arquitectos especialistas, trabajos acompañados por el personal técnico de la Coordinación Nacional de Monumentos Históricos del INAH. Para la realización del trabajo se organizaron los Comités de Vecinos por calle para acompañar con sus opiniones proyectos y obras. En la intervención de los inmuebles de propiedad privada el Gobierno del Distrito Federal destinó fondos específicos y en cada caso el Fideicomiso del Centro Histórico firmó convenios con los propietarios de los inmuebles. Los fondos destinados al mejoramiento de los edificios, en cada caso, fueron aprobados por el Comité de Vecinos.

SEGURIDAD PÚBLICA

El programa de Seguridad Pública a cargo de la Secretaría de Seguridad del Gobierno del Distrito Federal estableció un cuerpo de policía especial para el Centro Histórico y otro para la Alameda Central. El programa se integró con la instalación de la red de monitoreo de cámaras de vigilancia y alarmas que reportan al Centro de Mando del Centro Histórico. Los reportes de la Secretaría de Seguridad Pública confirmaron que disminuyeron considerablemente los asaltos a transeúntes, robo de vehículos y robo a domicilios.

ALGUNAS ASIGNATURAS PENDIENTES

COMERCIO INFORMAL EN VÍA PÚBLICA

La invasión del comercio informal en la vía pública afecta en alto grado la circulación de peatones y de vehículos, genera desorden y actividades ilícitas, evita el pago de impuestos, afecta al comercio formalmente establecido y otros muchos problemas que son de dominio público. El retiro del comercio informal en la vía pública, ha sido propósito del Gobierno urbano de tiempo atrás y en el programa de rehabilitación del Centro Histórico fue uno de los propósitos más importantes; sin embargo, los resultados aún no son claros, en algunas calles rehabilitadas, poco se presentan los comerciantes, en otras, aparecen esporádicamente y otras calles se encuentran aún saturadas del comercio informal que ha regresado después de terminadas las obras.

Por la información que ofrecen los medios de comunicación, aún no parece claro que los problemas tengan un resultado satisfactorio, aún cuando continúan los esfuerzos de gobierno y las pláticas con las agrupaciones de vendedores informales.

También persiste la ocupación de la vía pública con los puestos de periódicos y revistas, que ocupan las aceras en ocasiones hasta cerrar la circulación. Estos puestos están autorizados para ocupar la vía pública mediante permisos. Aún cuando no está permitido, los puestos se extienden en las aceras y en algunos se multiplican los artículos de venta.

MANTENIMIENTO DE LA VÍA PÚBLICA

No obstante tantas décadas de administración urbana, las autoridades de la ciudad mantienen la actitud de olvidarse del mantenimiento de la vía pública y también de realizar frecuentes modificaciones a las obras recién construidas, de acuerdo al gusto y voluntad de algunos funcionarios y colaboradores. Acciones que son más frecuentes cuando hay cambio de Gobierno, así las obras de rehabilitación en el Centro Histórico y en la Alameda no fueron la excepción.

En el aspecto de mantenimiento, las áreas que sufren mayor abandono son las jardinadas, sin riego ni podas; con árboles que simplemente se dejan crecer. Ante este abandono, los vecinos colaboran con el riego con aguas jabonosas, desecho de las actividades de limpieza en sus locales. La destrucción de vendedores ambulantes es alta y también de los transeúntes que parece no importarles la belleza y lo útil de los jardines que finalmente se construyen para su disfrute.

La Alameda, el parque más antiguo de América, requiere, como lo tuvo en la época de la Colonia, de Ordenanzas y un Regidor. De un reglamento de administración y uso, y de un director para su administración. Es deplorable que la administración urbana permita, la proliferación de puestos y la muy alta destrucción que causan los usuarios del parque.

UNA AUTORIDAD A CARGO DEL CENTRO HISTÓRICO

El Centro Histórico sobre todo en el área que cubre el “Perímetro A”, en donde se concentra el mayor número de monumentos catalogados, requiere del establecimiento de una autoridad a cargo la administración integral de la zona como organismo centralizado en el Gobierno del Distrito Federal.

La experiencia indica, que las acciones y proyectos que esporádicamente se han establecido por el Gobierno del Distrito Federal, para la protección y mejoramiento del Centro Histórico, no han sido la solución para mantener la continuidad de propósitos y programas con vigencia y continuidad en políticas, objetivos y acciones. Los dos programas que precedieron al presente, aprobados con diferentes objetivos y alcances no tuvieron seguimiento y muchos de los esfuerzos se perdieron. El programa 2002-2006, con el cambio de gobierno tiene un seguimiento parcial, principalmente en las obras de redes de servicio y pavimento, que ahora realiza la Secretaría de Obras Públicas.

En no pocas ocasiones se ha mencionado la conveniencia de conformar una Comisión para la rehabilitación integral del Centro Histórico, con la participación de Secretarías y organismos del Gobierno del Distrito Federal y de la Delegación Cuauhtémoc. La Comisión, tendría a su cargo las políticas y programas de corto, mediano y largo plazos, y su seguimiento así como la coordinación con dependencias federales, organismos sociales y vecinos, para establecer, las acciones y obras que sin vaivenes pudieran continuar con la rehabilitación del Centro Histórico.

BIBLIOGRAFÍA

- Actas de Cabildo de la Ciudad de México. Edición del Municipio Libre. Ignacio Bejarano, Libros 1 y 10. 1524-1582, México, 1889.
- Alcocer, Ignacio. Apuntes sobre la antigua México-Tenochtitlan. Instituto Panamericano de Geografía e Historia. México, 1935.
- Atlas General del Distrito Federal, formado en 1929 por orden del Jefe del Departamento Central José Manuel Puig Casauranc, Ed. Condumex, S.A. de C.V. México, 1994.
- Barlow, Robert H. Obras de Tlatelolco rival de Tenochtitlan. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Universidad de las Américas, Puebla Vol. 1. México, 1987.
- Brehme, Hugo. México Pintoresco. México, 1923
- Castillo Ledón, Luis. La Fundación de la ciudad de México 1325-1925. Editorial Cultura. México, 1925.
- Cervantes de Salazar, Francisco. México en 1554 y Túmulo Imperial. Edición y prólogo de Edmundo O'Gorman. Editorial Porrúa, S.A. México, 1975.
- Cervantes, Enrique A., Fondo Documental de Arte en México.
- Cervantes Sánchez, Enrique. Tlalnepantla, Desarrollo Metropolitano de la Zona Norte de la Ciudad de México. Ayuntamiento de Tlalnepantla, Estado de México. Cervantes Asociados, S.A. Talleres Signos de México, S.A. de C.V. México, 1964.
- Cervantes Sánchez, Enrique. Plan Director de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. Cervantes Asociados, S.A. Gobierno del Distrito Federal. Seis Vol. México, 1976
- Cervantes Sánchez, Enrique. Equipamiento de las Ciudades para el Uso del Peatón. Cuadernos de Arquitectura. Nº 11. El peatón en el Uso de las Ciudades. Instituto Nacional de Bellas Artes. México, 1980.
- Cervantes Sánchez, Enrique. Uso del Suelo en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. VI Reunión Nacional del Colegio de Ingenieros Civiles. Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda. México, 1985.
- Cervantes Sánchez, Enrique. El Futuro de la Ciudad de México. Revista UNAM. Universidad Nacional Autónoma de México. México, marzo 1987.
- Cervantes Sánchez, Enrique. Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México en Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. Academia Mexicana de Ingeniería. México, 1987.
- Cervantes Sánchez, Enrique y Arturo Ayala Gastelum. El Urbanismo en México 1920-1987 en México, Setenta y Cinco años de Revolución. Tomo IV. Educación, Cultura y Comunicación. Comisión para la Celebración del 175 aniversario de la Independencia Nacional y 75 Aniversario de la Revolución Mexicana. Fondo de Cultura Económica. México 1988.
- Cervantes Sánchez, Enrique. El desarrollo de la ciudad de México, en: Crónica, revista de la Coordinación de Estudios de Posgrado de la Universidad Nacional Autónoma de México. Año 4 Nº 11, México, 1988.
- Cervantes Sánchez, Enrique. La Ciudad de México en Revista OMNIA. Universidad Nacional Autónoma de México. México, junio de 1988.
- Cervantes Sánchez, Enrique. Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Cuadernos de Urbanismo Nº 1. División de Estudios de Posgrado, Facultad de Arquitectura UNAM. México, 1990.
- Cervantes Sánchez, Enrique. Una Visión a Futuro de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Expansión de la Mancha Urbana. Departamento del Distrito Federal y Universidad Autónoma Metropolitana. México, diciembre de 1990.
- Cervantes Sánchez, Enrique. El Transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Cuadernos de Urbanismo Nº 2. Facultad de Arquitectura de la UNAM. México, 1991.

- Cervantes Sánchez, Enrique. Las Ciudades de la Nueva España en el Siglo XVI, en Cuadernos de Urbanismo № 4. División de Estudios Superiores. Facultad de Arquitectura. UNAM. México, 1993.
- Cervantes Sánchez, Enrique. Rehabilitación del Centro Histórico de la Ciudad de México, en Nuevo Rostro de la Ciudad de México, p.p. 280-343, Gobierno del Distrito Federal, México, 2005
- Códice Mendocino. Facsimilar fototípico dispuesto por Don Francisco del Paso y Troncoso y nota explicativa de Jesús Galindo y Villa. Editorial Innovación, S.A. México, 1980.
- Decreto por el que se aprueban el Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Centro Histórico del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Cuauhtémoc. Gaceta Oficial del Distrito Federal, 7 de Septiembre de 2000. México, D.F.
- Decreto Presidencial que declara Zona de Monumentos Históricos al Centro Histórico de la Ciudad de México. Diario Oficial del 11 de abril de 1980.
- Fernández, Martha. Arquitectura y Gobierno Virreinal. Los Maestros Mayores de la Ciudad de México. Siglo XVII. UNAM. México, 1985
- González Aparicio, Luis. Plano reconstructivo de la región de Tenochtitlan. Instituto Nacional de Antropología e Historia. México, 1973.
- Gortari Rabiela, Hira de, y Regina Hernández Franyuti. Memoria y encuentros: La ciudad de México y el Distrito Federal 1824-1928. Departamento del Distrito Federal. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. México 1988.
- Iñiguez, Diego Augusto. Planos de Monumentos Arquitectónicos de América y Filipinas existentes en el Archivo de Indias. Laboratorios de Arte. Universidad de Sevilla, España, 1934.
- Kubler, George. Mexican Architecture in the sixteenth century II, Yale University Press, U.S.A., 1948.
- Lafragua, José María. La Historia Antigua de la ciudad de México. Prólogo de Ernesto de la Torre Villar. Editorial Porrúa, S.A. México, 1987.
- León Portilla, Miguel. Visión de los vencidos. Relaciones indígenas de la conquista. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 2003.
- León Portilla, Miguel. México Tenochtitlan, su tiempo y espacio sagrados. Plaza y Valdés Editores. México, 1988.
- Lombardo de Ruiz, Sonia, Coord.. Yolanda Terán Trujillo. Atlas Histórico de la ciudad de México. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Smurfit Cartón y Papel de México, S.A. de C.V. Dos tomos. México, 1996.
- Marroquí, José María. La Ciudad de México. Tres Tomos. México, 1900.
- Martínez, José Luis. Hernán Cortés, Universidad Nacional Autónoma de México, Fondo de Cultura Económica, México, 1990.
- Memoria de las obras de Drenaje Profundo del Distrito Federal, Departamento del Distrito Federal. Tomo I. México, 1975.
- Memoria del Ayuntamiento de México, 1902. México, 1903.
- Memoria del Ayuntamiento de la Ciudad de México, 1925. México, 1904.
- Mier y Terán Rocha, Lucía. La primera traza de la ciudad de México 1524-1535. Dos Tomos. Universidad Autónoma Metropolitana y Fondo de Cultura Económica. México, 2005.
- Nuevo Rostro de la Ciudad. Paseo de la Reforma – Centro Histórico. Gobierno del Distrito Federal. México, 2005
- O’Gorman, Edmundo. Fray Toribio Benavente, Guardián del Primitivo Convento de San Francisco de la ciudad de México en 1525. Memoriales ó Libro de las Cosas de Nueva España y de los naturales. México, 1971.
- O’Gorman, Edmundo. Reflexiones sobre la distribución urbana colonial de la ciudad de México. Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación. México, 1938.
- O’Gorman, Edmundo. Notas al libro de: México en 1554 y Túmulo Imperial de Francisco Cervantes de Salazar. Editorial Porrúa, S.A. Tercera edición. México, 1975

- Orozco y Berra, Manuel. Noticia de la Ciudad de México y sus alrededores en Diccionario Universal de Historia y Geografía. México, 1855.
- Parra, Ignacio de la. Informe con motivo de la inauguración del Hemiciclo a Juárez el 18 de Septiembre de 1910 para el festejo de las fiestas del Centenario. El Arte y la Ciencia, Tomo XII, Septiembre 1910. Imprenta y Fototipia de la Secretaría de Fomento, México, 1910.
- Paso y Troncoso, Francisco del. Epistolario de Nueva España, 1505-1818. México 1939-40 T-10 N° 584. Francisco Gómez de Triguillos de Silva al rey, Nueva España, 15 de marzo de 1567.
- Prantl, Adolfo y José L. Grosó. La Ciudad de México. Juan Boxó y Compañía Editores. México, 1901.
- Ramírez Aparicio, Manuel. Los Conventos suprimidos de México. Aguilar e Iriarte Editores. México, 1861.
- Rivera Cambas, Manuel. México Pintoresco, Artístico y Monumental. Tres Tomos. Imprenta de la Reforma. México, 1880
- Rojas, José Luis. México Tenochtitlan, Economía y Sociedad en el Siglo XVI. El Colegio de Michoacán, Fondo de Cultura Económica, México, 1986.
- Thomson Robert. Viaje de Robert Thomson. Comerciante de la Nueva España en el año de 1555. Traducción de Joaquín García Icazbalceta, Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. 2ª Epoca.
- Toussaint, Manuel. Federico Gómez de Orozco, Justino Fernández. Planos de la ciudad de México siglos XVI, XVII y XVIII. Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM, México, 1937.
- Toussaint, Manuel. La Catedral de México y el Sagrario Metropolitano. Editorial Porrúa, S.A., México, 1992.
- Toussaint, Manuel. Introducción Información de Méritos y Servicios de Alonso García Bravo, Alarife que trazo la ciudad de México. Instituto de Investigaciones Estéticas. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1956.
- Tovar y de Teresa, Guillermo. La ciudad de México y la utopía en el siglo XVI. Seguros de México, S.A. Espejo de Obsidiana Editores. México, 1987.
- Urquiaga y Rivas, Vicente. "La Avenida 20 de Noviembre" en Revista Arquitectura y Decoración N° 7. Órgano de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos. México, 1938
- Viera, Juan de. Breve Compendiosa Narración de la Ciudad de México, Corte y Cabeza a Toda la América Septentrional. Tenochtitlan. Año de 1777. Ed. Gonzalo Obregón, México, 1952
- Victoria, José Guadalupe. Noticias sobre la antigua plaza y el mercado del Volador de la Ciudad de México. Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM. México, 1991.
- Zavala , Silvio. El traslado del Culto de la antigua a la nueva Catedral de México en 1625. Archivo General de la Nación, México, 1988.