



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
POSGRADO EN HISTORIA DEL ARTE
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ESTÉTICAS

UN IDEAL DE CIUDAD: LAS PROPUESTAS DE CARLOS CONTRERAS
PARA EL DISTRITO FEDERAL EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

TESIS
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:
DOCTOR EN HISTORIA DEL ARTE

PRESENTA:
MARÍA ALEJANDRINA ESCUDERO MORALES

TUTOR PRINCIPAL:
DR. HUGO ANTONIO ARCINIEGA ÁVILA
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ESTÉTICAS

TUTORES:
MTRA. LOUISE NOELLE GRAS GAS
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ESTÉTICAS

DRA. SILVIA ARANGO CARDINAL
POSGRADO EN HISTORIA DEL ARTE
DR. ENRIQUE AYALA ALONSO
POSGRADO EN HISTORIA DEL ARTE
DR. ARIEL RODRÍGUEZ KURI
POSGRADO EN HISTORIA DEL ARTE

MÉXICO, D. F., OCTUBRE DE 2014.



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.

Diseño y formación:
Pablo Ramírez Reyes

A mi madre.

A Norma, Thania, Momis, Lorena, Marco Antonio y Sofía.

A Verónica, Vanessa, Gustavo Antonio, David Alejandro, Ferrán y Gifré.

“NUESTRA CIUDAD, MÍA.”

Salvador Novo



ÍNDICE

- 9 INTRODUCCIÓN
- 15 **Capítulo I.**
LOS INICIOS
- 15 Estancia en Nueva York
17 La ciudad del porfiriato
29 Un proceso formidable
- 45 **Capítulo II.**
EL DISTRITO FEDERAL Y LOS PRIMEROS REGÍMENES POSREVOLUCIONARIOS
- 45 El congreso de la *International Federation for Housing and Planning*
51 La capital del país
59 Avances en la planificación de la ciudad de México
- 77 **Capítulo III.**
EL MOVIMIENTO DE PLANIFICACIÓN
- 78 Las estrategias
86 Una urbe por planificar
91 Los proyectos publicados en la revista
101 *La planificación de la ciudad de México 1927*
- 113 **Capítulo IV.**
LA PLANIFICACIÓN EN MARCHA
- 113 El Distrito Federal y la reforma político-administrativa
118 Entre utopía y pragmatismo
122 El Primer Congreso Nacional de Planeación
126 Un programa de Estado
132 Los proyectos para la República mexicana

ÍNDICE

- 143 **Capítulo V.**
LA COMISIÓN DE PROGRAMA Y EL DISTRITO FEDERAL
- 143 Dos estudios de conjunto
148 Trazos básicos
159 Proyectos y obras parciales
- 185 **Capítulo VI.**
URBANISMO APLICADO
- 185 *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*
195 Un francés y la capital
197 El Departamento del Distrito Federal y Aarón Sáenz
- 215 **Capítulo VII.**
LA CONTINUACIÓN DEL MODELO
- 215 Planificación en el cardenismo
224 *Plan Development of Mexico City 1937*
227 La IFHP en la ciudad de México
228 *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*
- 239 **Capítulo VIII.**
HACIA EL MEDIO SIGLO
- 239 Los informes oficiales
247 Ciudad, modernidad y tradición
255 En el contexto americano
259 *Arquitectura y lo Demás, un nuevo vocero*
- 265 **Capítulo IX.**
EL CREPÚSCULO
- 265 Un relevo generacional
267 Los últimos proyectos
278 Las mismas preocupaciones
286 Balances
395 Reformulaciones, evocaciones y olvidos
- 303 UN IDEAL DE CIUDAD
- 307 FUENTES

INTRODUCCIÓN

Durante la primera mitad del siglo xx, la ciudad de México sostuvo un crecimiento en superficie y población, que aunque surgió en las últimas décadas del anterior, ahora experimentaba una aceleración significativa. De acuerdo con los informes oficiales, el número de habitantes era de 541,516 en 1900 y de 3'049,372 en 1950. En esa media centuria, a los problemas ancestrales, como la dotación de agua, el desagüe, las inundaciones y la falta de servicios, se agregaron aquellos derivados de la expansión, más ligados con la movilidad, el tráfico y la anarquía. Si bien los diferentes gobiernos invirtieron de manera importante en su solución, la realización de las obras llevaba implícita la idea de modernizar la ciudad, para que estuviera a la altura de las mejores del mundo y ser la más adelantada de Latinoamérica. En esa voluntad, se distinguen estos periodos: la última década del porfiriato, el llamado maximato y los sexenios de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán.

Esa idea modernizadora se logró concretar en la planificación de la ciudad, al asimilarse y aplicarse los postulados, herramientas y estrategias del urbanismo, que precisamente en las primeras décadas del siglo xx vivía un proceso formidable de producción, circulación e intercambio de conocimientos, un proceso dinámico y crítico que dio pie a una nueva ciencia, un nuevo cuerpo teórico y una nueva profesión. Durante su formación en Estados Unidos, Carlos Contreras Elizondo (1892-1970) vivió ese proceso, y una vez establecido en México preparó su proyecto de planificación nacional y estableció las bases del urbanismo,

por medio de legislaciones, organismos especializados y postulados —teóricos, metodológicos y prácticos— con la finalidad de reorganizar y regular el país y sus ciudades. En este talante destacan los proyectos para el Distrito Federal, los más trascendentales de la primera mitad de ese siglo.

Este trabajo pretende revisar las ideas y acciones de Carlos Contreras dirigidas a la planificación de la ciudad de México, que me permitirán explicar cómo pretende transformar un espacio que al inicio de sus estudios diagnosticó enfermo, y descubrir cuáles son las expresiones propias de su ideal de ciudad.

EL ENCUENTRO

Confieso que mi primer acercamiento a Carlos Contreras fue casual. Un día, hace más de diez años, por motivos de trabajo, caí en el despacho de uno de sus nietos, el fotógrafo Carlos Contreras de Oteyza. Al mencionarle mi interés por la ciudad de México, comentó que su abuelo había sido un destacado urbanista y que recién había encontrado, en la casa de la “tía Martha”, unas cajas con expedientes. De manera inmediata me interesé en el “abuelo” y, ante la oportunidad de explorar ese material —lo cual agradezco enormemente a Carlos y a la familia Contreras—, decidí iniciar esta investigación.

Durante varios meses trabajé en el despacho del fotógrafo, separando documentos relacionados con el quehacer de destacados miembros de la familia Contreras-Elizondo, ya que, además de incluir los del urbanista, los había de su padre, don Jesús Contreras, el célebre escultor finisecular; del tío abuelo, don José F. Elizondo, autor teatral y periodista; del hijo mayor del urbanista, Carlos Contreras Pagés, arquitecto de paisaje; y del nieto, Carlos Contreras de Oteyza.

Entre los documentos relacionados con Contreras Elizondo había libros, escritos, recortes de periódicos y fotografías personales, aéreas y de proyectos, desgraciadamente ningún plano original. Aquí, quiero consignar un comentario acerca del destino de su legado. Contreras de Oteyza informa que parte de él se perdió debido a una inundación del inmueble que lo resguardaba y otro apartado significativo fue donado al arquitecto Enrique Cervantes. Así es que tuve en comodato un exiguo porcentaje del acervo. Con

el fin de ubicarlo, ya que esos documentos aislados me decían poco, hubo que llenar huecos, darles coherencia y ponerlos en contexto, por lo que fueron el punto de partida de una amplia exploración, que realicé en bibliotecas y archivos, personales y públicos, mexicanos y extranjeros.

ACERCA DEL URBANISTA

Al inicio de la investigación circulaba escasa información sobre la trayectoria y actividades de Carlos Contreras; sin embargo, en voz de estudiosos de la arquitectura en nuestro país, se reconocía que él había sido el autor del plano regulador del Distrito Federal, información que se registraba también en algunas obras generales sobre la historia de la arquitectura mexicana, publicadas a finales del siglo pasado y principios del presente.

Los estudios acerca del arquitecto empezaron a publicarse en los primeros años del siglo XXI, aunque encontramos uno de 1999, el artículo “Un urbanista de vanguardia”, aparecido en la revista *Obras*, en el que Daniel E. Pérez Torres hace una reseña de la labor de Contreras y su papel como protagonista destacado dentro de un largo proceso de planeación territorial, que desemboca en la *Ley de General de Asentamientos Humanos* de 1976.

Años después, en el diario en *La Jornada* se difundieron algunos artículos sobre vialidades de la capital, firmados por el arquitecto Jorge Legorreta, mismos que indicaban que Contreras había creado el viaducto y el periférico.¹

Los primeros estudios monográficos se deben al arquitecto Gerardo Sánchez Ruiz. En el libro *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana. Los sustentos de una nueva modernidad en la ciudad de México 1917-1940* (2002), la labor del urbanista forma parte importante. En palabras del autor, el objetivo fue “hacer un recuento de las ideas y acciones que un grupo de profesionales al amparo del Estado, generaron al iniciarse la reconstrucción del país.” Desde esa perspectiva, Sánchez Ruiz cumple con su cometido,

¹ Jorge Legorreta, “Viaducto y Periférico, creaciones urbanísticas de Carlos Contreras”, en *La Jornada*, 2ª Sección, 16 de octubre de 2002, p. 16.

aunque quiero señalar que resultan redundantes, en el título, los términos planificación y urbanismo, al considerarse entidades separadas, lo cual no se explica en el desarrollo del libro, y para Contreras existía una sutil diferencia, como se verá.

El mismo Sánchez Ruiz coordinó la publicación *Planificación y urbanismo visionarios de Carlos Contreras, escritos de 1925 a 1938* (2003), formado por tres breves textos y el extenso apartado “Planificación y urbanismo visionarios de Carlos Contreras”, en donde se transcriben textos del urbanista. Los demás escritos llevan como título “El contexto que rodeó las propuestas de planificación del arquitecto Carlos Contreras”, firmado por el coordinador; “Carlos Contreras en la historia de la planificación urbana” de Rafael López Rangel y “La ciudad y la vivienda en la obra de Carlos Contreras” de Enrique Ayala Alonso. Sánchez Ruiz ofrece una reseña muy general de las actividades de Contreras. El arquitecto López Rangel, se propone varios objetivos: la revisión de las concepciones más influyentes de la planificación en los comienzos del siglo xx, mencionando sólo el urbanismo funcionalista y la escuela de Chicago, sin comentar sus aportaciones; más adelante registra algunos artículos periodísticos, publicados en *El Universal* y *Excelsior* durante los últimos años de la década de 1920; luego nombra uno a uno a los consejeros y consultores de la Asociación para la Planificación de la República Mexicana (ANPRM), fundada y dirigida por Contreras; finalmente presenta el esquema “Plan de desarrollo de la ciudad de México 1935-1985 [sic]”, que adjudica a Contreras. Se puede decir que se trata un texto misceláneo y desordenado, que aporta poco a lo prometido en el título. Finalmente, el arquitecto Ayala Alonso enfoca su atención a la manera como Contreras entiende la casa habitación.

La única observación que me interesa hacer acerca de esa edición se refiere a la utilización del término visionario, a mi parecer redundante, ya que una de las características del urbanista es imaginar una ciudad y transformarla, en el sentido de que él traza una imagen de lo que será ese espacio en una o dos generaciones y trabaja —por supuesto en equipo y, por lo general, con el apoyo del Estado e inversionistas—, para llevarlo al terreno. El mismo Contreras, argumentaba que “ser visionario es un factor absolutamente indispensable en estos proyectos. Sí señores,

hay que ser visionario, hay que visualizar el porvenir, hay que soñar, hay que tener la facultad de ver con la mente antes de realizar...”²

ESTE TRABAJO

Con el fin de ubicar la tarea que aquí me propongo parto del hecho de que la historiografía sobre la obra de Carlos Contreras es exigua y fue producida por arquitectos de profesión. En cambio, esta reflexión tiene su origen en la historia del arte, y si bien aborda su actividades, estrategias y proyectos para el Distrito Federal, tratará de explorar un aspecto específico: cómo lo imagina a futuro, de qué estrategias se vale, cuáles son las condiciones reales de ese lugar, sus problemas y sus necesidades.

Contreras se propuso transformar la ciudad de México con las herramientas del urbanismo o planificación, término que él prefería, y se inspiró en las corrientes de pensamiento en boga. Se interesó especialmente en reorganizar y ofrecer una estructura —“noble y lógica”— a una ciudad dilatada, fragmentada y anárquica, por medio de un sistema vial que articulara su crecimiento, integrara sus partes, definiera y controlara el uso del suelo, ofreciera una circulación eficiente e incrementara las áreas verdes. Éstas fueron las bases de su programa. Ahora bien, la distancia entre el ideal y la realidad, es decir, las posibilidades de llevarlo al terreno, las habilidades y experiencia del experto, las herramientas que va a utilizar, su capacidad para negociar e integrar un equipo de trabajo y el apoyo de gobernantes, entre otros factores, tendrán mucho que ver con que su ideal se materialice.

En resumen, explorar ese ideal de ciudad y las condiciones para llevarlo cabo son parte medular de esta reflexión, los cuales son palpables en las acciones, en los proyectos y en las obras dirigidas a la modernización de la ciudad de México durante la primera mitad del siglo xx, proceso en el que Carlos Contreras fue un protagonista indiscutible. Los nueve apartados en los que se divide esta narración siguen una línea cronológica, que contiene estos temas: el

² Carlos Contreras, *La planificación de la ciudad de México*, ponencia presentada en el Primer Congreso de Planeación, 1930, mecanuscrito, p. 2. *Avery Library*.

estado del Distrito Federal durante la primera mitad del siglo xx; las obras y los proyectos desarrollados por Contreras, por sus contemporáneos y por el Departamento del Distrito Federal (DDF); por último, las concepciones generales acerca del crecimiento y modernización de la urbe.

El capítulo I, “Los inicios”, trata sobre la estancia de Contreras en la ciudad de Nueva York, su paso por la *Columbia University*, como alumno y maestro; se establece su condición autodidacta, por medio del contacto con destacados urbanistas que desarrollaban los más importantes proyectos del momento. Luego, se examina el estado de la ciudad de México, que durante la primera década del siglo xx vivió un importante proceso de modernización, y que al igual que en las grandes urbes, su entorno fue definido por los cambios tecnológicos, que contribuyeron a su expansión, proceso que no sólo aumentó los fuertes contrastes sociales sino los profundizó; a la par, se reseñan los primeros proyectos para su planificación, realizados por el Ayuntamiento y por expertos como el arquitecto Emilio Dondé y el ingeniero Miguel Ángel de Quevedo. Por último, con el fin de ubicar el trabajo de Contreras para el Distrito Federal se hace una crónica del desarrollo del urbanismo moderno y sus preceptos fundamentales.

En el capítulo II, “El Distrito Federal durante los primeros regímenes posrevolucionarios”, se diserta sobre la participación de la delegación mexicana en el congreso de la *International Federation for Housing and Planning* (IFHP), celebrado en la ciudad de Nueva York en 1925, reunión que definió el destino de Carlos Contreras, ya que ahí presentó su proyecto para la reorganización de la República mexicana, que situaba a su capital como modelo; publicó en la prensa de la capital la primera sección especializada en urbanismo; y decidió regresar a su país de origen. Se reconoce el intenso desarrollo de trabajos de infraestructura, cuando la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) controlaba las políticas urbanas. Al mismo tiempo, se publican algunas propuestas para la planificación de la ciudad, a cargo de los arquitectos Alfonso Pallares y Luis R. Ruiz. También se dan a conocer las preocupaciones de varios actores sociales que, ante la necesidad de aprehender y describir una ciudad desarticulada, lo hacen por medio de metáforas, que le ofrecen una imagen coherente.

En el capítulo III, “El movimiento de planificación”, se abordan las estrategias de las que Contreras se valió para introducir el urbanismo en México, destacando la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana (ANPRM) y la revista *Planificación*, su órgano de divulgación de los conocimientos, que circulaban en el ámbito internacional. Se examinan los proyectos tempranos de Contreras para el Distrito Federal, incluidos ya en un plan general. Igualmente, se examinan sus primeros estudios de conjunto, que pretenden resolver los problemas más urgentes de la ciudad: articularla, estructurarla y comunicarla.

En el capítulo IV, “La planificación en marcha”, se alude al impacto de la reforma político-administrativa del Distrito Federal de 1928, destacando el diagnóstico de los adelantos y de los errores en el crecimiento del área metropolitana, que publicó el primer regente, José María Puig Casauranc. Se explica cómo los ideales planteados en el urbanismo fueron asimilados por los políticos del maximato con la finalidad de echar a andar un proyecto nacional, por medio de la *Ley sobre Planeación General de la República*, basada en el proyecto de Contreras, cuyo objetivo sería la formulación de un plano nacional, formulado conforme el canon urbanístico. Asimismo se informa sobre los primeros estudios de la Comisión de Programa, dependencia encargada de la planificación nacional.

En el capítulo V, “La Comisión de Programa y el Distrito Federal”, se examinan los estudios de conjunto de Contreras, el *Sistema Arterial 1930* y el *Estudio Preliminar 1932* y otros, parciales; en el primero, en escala regional, destacan las reservas forestales, que rodean el Distrito Federal, y en el segundo, la articulación y comunicación, por medio de un sistema circulatorio integral y eficiente. Se estudian los trazos básicos utilizados el urbanista en sus propuestas, caracterizados por la cuadrícula original, circunvalaciones y ejes norte-sur y oriente-poniente, que funcionarían para estructurar, comunicar, articular, ordenar y controlar la ciudad antigua, la nueva y la futura.

En el capítulo VI, “Urbanismo aplicado”, se explica lo que Contreras entiende por plano regulador y se compara, de manera general, con el *Regional Survey of New York and its Environs*, mismo que determinó la orientación de sus planteamientos, y se glosan los contenidos de la publicación *El Plano Regulador del*

Distrito Federal 1933. También se muestra cómo las propuestas de Contreras empiezan a concretarse; primero, con la *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal* de 1933 y su órgano, la Comisión de Planificación; y segundo, con la ejecución de las obras viales basadas en el *Estudio Preliminar 1932*, acciones apoyadas por el regente Aarón Sáenz.

El capítulo VII, “Renovación del modelo”, trata sobre la continuidad de las obras en la gestión cardenista, cuyos principales trabajos se dirigieron a la traza antigua y sus alrededores, siendo su objetivo la apertura, ampliación, alineación y prolongación de vialidades, operaciones dirigidas a evitar obstrucciones en la circulación. Se dan a conocer dos planos de conjunto publicados en el libro de Esther Born *The New Architecture in Mexico* de 1937, en los que el arquitecto centró su interés en la zonificación. Por último, se informa sobre la celebración del congreso de la IFHP en la ciudad de México en 1938, donde Contreras presentó los últimos planes de conjunto para el Distrito Federal, que publicó bajo el título *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*.

En el apartado VIII, “Hacia el medio siglo”, se revisan diversas fuentes que registran la modernización de la ciudad, ya que a los tradicionales informes oficiales, editados periódicamente por el Departamento del Distrito Federal (DDF), se sumó una variedad de libros y revistas; esos testimonios exponen ya un contraste entre la tradición y modernidad urbana y permiten conocer cómo las obras iniciadas dos décadas antes van conformando el perfil vial del Distrito Federal. De particular interés es la revista *Arquitectura y lo Demás*, que evalúa cómo fueron interpretadas y aplicadas las estrategias y herramientas del urbanismo. Por último, se reseñan los trabajos realizados durante los sexenios de Ávila Camacho y Miguel Alemán, preocupados, todavía, por los problemas derivados del enorme cre-

cimiento en la superficie y en el número de habitantes, que ahora se agudizaban; destaca la aceleración en la modernización de la ciudad en el sexenio de Ávila Camacho, a pesar de la limitación en los medios de abastecimiento, provocada por la segunda Guerra.

En el capítulo IX, “El crepúsculo”, se reconoce el papel de Carlos Lazo Barreiro como continuador del enfoque urbanístico. Se examinan los últimos proyectos parciales de Contreras, el cruceo Chapultepec-Bucareli, el cruceo Reforma-Insurgentes, el Fraccionamiento del Pedregal de San Ángel y las negociaciones y trazos de las líneas del Metro capitalino. Por otro lado, se revisan los reportajes de la *Revista de América*, en los que se hace un diagnóstico de la situación del Distrito Federal, basado en las entrevistas a personajes involucrados en los asuntos de la urbe, que coinciden en que: “No hay urbanismo, ni planificación, ni orden, ni proyecto, ni líneas directrices, que den sentido al pandemónium de México.” Por otro lado, se corrobora que las leyes no funcionaban o no se cumplían, los organismos eran ineficaces y corruptos; por último, se proponen las mismas soluciones que Contreras y algunos de sus contemporáneos habían impulsado desde hacía dos décadas. Finalmente se muestra el desencanto de Contreras, al ver que después de sus empeños, los problemas que podrían haberse resuelto o regulado a tiempo, seguían siendo los mismos. Ahora, marginado, observa cómo con bombo y platillo se anuncia, en 1958, un proyecto de *Ley para la Planificación del Distrito Federal* y en 1963, la planificación del país por medio de un programa integral.

En el último apartado, titulado “Un ideal de ciudad”, se aspira a dar sentido a los temas tratados en la narración, relacionándolos con un ideal que, colegimos, está formado por múltiples expresiones, preceptos y obras.

AGRADECIMIENTOS

Siempre he considerado que en los trabajos de investigación están involucradas personas e instituciones que generosamente brindan su apoyo. Este trabajo no es la excepción. Si bien algunos temas han sido discutidos con miembros destacados de la comunidad académica —debido al carácter del trabajo—, también han participado otros interlocutores, que generosamente han contribuido con sus recomendaciones. En lo que se refiere a la escritura, la única responsable es la autora. Agradezco enormemente a

Hugo A. Arciniega Ávila, Louise Noelle Gras, Silvia Arango Cardinal, Enrique Ayala Alonso, Ariel Rodríguez Kuri, Carlos Contreras de Oteyza y familia, Enrique Cervantes Sánchez, Juan Manuel Saldívar Aldrete, Héctor Lara, Ramón Aureliano, Lourdes Cruz Franco, Federico Fernández Christlieb, Lourdes Díaz, Rita Eder, Giulia Mella, Michel Geertse, Sarah Selvidge, Pablo Ramírez, Citlali Salazar, Lucía Barrera, Felipe Morales, Rafael Cordero, Alma Sánchez, Vicky García, Ericka Ortiz y Erick López.

LOS INICIOS

✧ ESTANCIA EN NUEVA YORK ✧

Nacido en Aguascalientes en 1892, Carlos Contreras fue el tercer hijo del escultor Jesús F. Contreras y de la señora Carmen Elizondo, originarios de aquella ciudad. Poco tiempo después de fallecer su padre, Carlos se trasladó a Estados Unidos con el fin de realizar sus estudios en Nueva York.

Varias tarjetas postales con vistas de los edificios de una ciudad de México, que se preparaba para la celebración del centenario del inicio de la Independencia, dan fe de la comunicación que establecía con la familia, en especial con su madre doña Carmen, responsable de su formación y la de sus hermanos Rubén y Teresa.

Sabemos que Carlos venía con frecuencia a México, y en ocasiones participaba en alguna competencia de tenis, como el Torneo Extraordinario de *Singles*. Campeonato México 1917, del que fue semifinalista y de cuya actuación se dijo años más tarde: “Ese mismo año [1917], el infatigable señor Carlos Contreras organizó un torneo extraordinario de singles, en el cual se inscribieron 96 jugadores, obteniendo el campeonato Claude M. Butlin, siendo el *runner-up* Carlos Contreras”.¹

En 1908 ingresó a la Escuela de Ciencias de la *Columbia University*, y en su matrícula se asienta que

¹ Little Ball, “Historia del *Lawn Tennis* en México”, en Sección Tercera, *Excelsior*, 5 noviembre de 1923, p. 8. También participó en el torneo de 1923.

se graduó en 1913.² En la misma universidad cursó la carrera de arquitectura, a la que ingresó en 1918. Por el libro de su generación sabemos que fue *manager* del equipo de tenis, capitán de esgrima y editor de arte de las revistas *The Columbian* y *The Varsity*.³ Algunos de sus apuntes del curso de historia de la arquitectura muestran dibujos de excelente calidad de edificaciones europeas, desde una perspectiva historicista, que el joven estudiante perfilaba mientras escuchaba al profesor. En 1923 fue presidente de la *Alumni Federation* y merecedor de varias las distinciones, como la *Columbia University Medal*. Egresó como arquitecto en 1921, sin embargo en la *Columbia University*

no hay inscrita alguna tesis con su nombre. En los registros del colegio se reconoce que fue instructor de francés, en 1918 y entre 1920 y 1923, y maestro de arquitectura en el *Extension Teaching Department*, entre 1919-1920 y 1922-1925.

No tenemos noticias sobre su aprendizaje del urbanismo. Por el programa de la Escuela de Arquitectura de la *Columbia University* sabemos que se impartía la materia *Principles on Planning*, la cual el mexicano cursó con el profesor William A. Boring. Es pertinente aclarar que cuando Contreras era estudiante, la profesionalización del urbanismo aún era incipiente, aunque en los programas de arquitectura de las principales universidades estadounidenses ya se incluían materias relacionadas con la disciplina, siendo la de Harvard la primera en impartirlas en el año de 1900, inspirándose en los modelos ingleses, que después fueron acogidos en la de Illinois, en la de Pennsylvania y luego, en la de Nueva York.⁴

Hallamos pistas que apuntan a trazar el perfil de un profesional autodidacta, que aprendió a través de bibliografía y del contacto con profesionales, que por esos años desarrollaban proyectos de vanguardia; lo cual se hizo patente cuando años más tarde lo apoyaron al convertirse en consultores, autores, asesores y miembros honorarios de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana (ANPRM) y de la revista *Planificación*, entre ellos, Edgard H. Bennet, John Nolen,

Thomas Adams, George B. Ford, Ebenezer Howard, Flevel Shurtleff, Raymund Unwin y Jacques Lambert.



Figura 1. 1 Carlos Contreras. Dibujo, ca. 1920. Tomado de una fotografía. Archivo Carlos Contreras (ACC).

² Consultado en la *Columbia University Archives (The Rare Book and Manuscript Library, Butler Library)*, en julio de 2010. Hacia 1917, en la Escuela de Ciencias había tres especialidades: geología, geografía y mineralogía. *Columbia University. Bulletin Information, Seventeenth Series*, núm. 5, febrero 17, 1917.

³ Ver: *The 1921 Columbian*, Nueva York, *Columbia University*, 1920.

⁴ George B. Ford, "The Progress in Town Planning", en *Interallied Town Planning Conference, June, 1919, Paris under the auspices of the Société Française des Urbanistes*, París, *La Bibliothèque de la Renaissance des cites*, s/f, p. 16. En él, se hace un balance de los avances de la planificación, la estandarización de los métodos, su difusión, los organismos profesionales, las publicaciones y la legislación en los países aliados.



Figura 1. 2. Salón de clases en la Escuela de Arquitectura de la *Columbia University*. Contreras, tercero de izquierda a derecha, ca. 1920. ACC.

En 1924, Contreras contrajo matrimonio con María Antonieta Pagés y el 16 de agosto del año siguiente nació en la ciudad de México Carlos, su primer hijo.

❧ LA CIUDAD DEL PORFIRIATO ❧

Al nacimiento de Carlos Contreras Elizondo, la ciudad de México mostraba una considerable expansión que, por medio de adiciones sucesivas de territorio, se yuxtaponían alrededor de la traza original.⁵ Sobre el crecimiento experimentado entre 1858 y 1910, Dolores Morales señala:

La expansión urbana fue consecuencia del desarrollo económico experimentado por el país al consolidar-

⁵ La parte central también fue modificada, a raíz de las *Leyes de Reforma*, al ser expropiados y divididos los bienes de la iglesia, modificándose de manera considerable la cuadrícula original, aunque no su forma ortogonal. Ver: Manuel Ramírez Aparicio, *Los conventos suprimidos en México. Estudios biográficos, históricos*, México, Porrúa, ca. 1882 y Guillermo Tovar de Teresa, *La ciudad de los Palacios. Crónica de un patrimonio perdido*, 2 vs., México, Vuelta, 1999.

se el esquema agroexportador imperante. La ciudad de México se convirtió en el núcleo donde se entrecruzaban las vías de ferrocarril que transportaban los productos agrícolas, el lugar donde se establecieron las casas de negocios que comercializaban la producción en el mercado mundial y la sede de un poder político altamente centralizado. Era también el centro principal de consumo, por lo que en su periferia se establecieron numerosas fábricas.⁶

La historiadora considera que la expansión a partir del núcleo central hacia los diferentes rumbos fue desigual, en cuanto a la densidad poblacional pero igual de evidente en lo espacial, y se refiere a la falta de una planeación previa, ya que “Las nuevas colonias fueron proyectos parciales de extensiones muy diversas, localizados donde convenía a los intereses económicos de los especuladores, ante la falta de un control gubernamental real y de una planeación que considerara a la urbe en su totalidad...”⁷ Los terrenos fraccionados y lotificados se llamaron colonias, establecidas a raíz de un floreciente mercado de bienes raíces, pujante en el porfiriato.⁸ A partir de la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX, el crecimiento transformó la ciudad. A decir de Erika Berra Stoppa, “de 1858 a 1910 el área territorial de la ciudad se amplió 4.7 veces, es decir, pasó de 8.5 km² a 40.5 km²; y su población, que en 1880 era de 200,000 habitantes alcanzó 19 años después (1899), la suma de 360,000 para llegar a totalizar 471,000, en 1910, esto es 2.3 veces más que la de 1880.”⁹ Para la investigadora, ese incremento no sólo agrandó los fuertes contrastes sociales sino contribuyó a profundizarlos. Desde su punto de vista, de una ciudad de los pala-

⁶ María Dolores Morales, “Expansión urbanística entre 1858 y 1910”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, Gobierno del Distrito Federal-Colegio de México, 2000, p. 116.

⁷ *Ibidem*, p. 117.

⁸ En las postrimerías del siglo XIX y principios del XX surgió un nuevo grupo económico: “los fraccionadores, que compraron terrenos muy baratos y, a través de una serie de acuerdos con el ayuntamiento de México o el gobierno de Distrito Federal, los fraccionaron en introdujeron en ellos los servicios urbanos más importantes [...] o simplemente vendieron en muchas ocasiones a precios estratosféricos, sólo promesas”. Erika Berra Stoppa, *La expansión de la ciudad de México y los conflictos urbanos 1900-1930*, 2 vs., Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, Centro de Estudios Históricos-El Colegio de México, 1982, p. 182.

⁹ *Ibidem*, pp. 88-89.

cios pasó a una ciudad de contrastes. Para sustentar su argumento, Berra Stoppa cita el testimonio del fraccionador Gonzalo Murga:

En la capital, en esta ciudad de los Palacios que también pudiera llamarse la ciudad de los Contrastes, aquí donde junto al hijo de familia que recorre atareadísimo cien veces en media hora la angosta calle de Plateros, desbocando su “Torpedo” 50 H.P., terror de nosotros los peatones pacíficos, junto a la *demi-mondaine* que se viste en París y se calza en Boston, deslizarse humilde el indígena casi desnudo, se arrastra como semoviente (*sic*) lepra del pavimento una fantástica Corte de Los Milagros y vocifera insolencias el “pelado” olímpicamente cubierto (si así puede decirse) de un andrajoso calzón de “manta” y una costra de porquería; en esta ciudad de los Palacios había hace pocos años, e ignoro si existen aún, en lugares tan céntricos como las inmediaciones de la calle Ancha, “¡corrales de indios!” espacios cuya sola denominación debiera sonrojarnos a quienes blasonamos de cultura y caridad; pero si como quiero creer ya no existe esa vergüenza, todavía encontraremos a centenares las “casas de vecindad” que están pidiendo a gritos... la piqueta demoledora o la tea que purifica.¹⁰

Los contrastes fueron más notables debido a la intensa modernización de la ciudad; la expansión y el crecimiento poblacional vinieron de la mano de la nueva tecnología, que trajo la era industrial: el ferrocarril, la electricidad, el tranvía, el automóvil, el teléfono y el telégrafo. En cuanto a los servicios se empezó a dotar a algunas zonas de una infraestructura básica pero fue insuficiente y desigual, aunque hubo una fuerte inversión que afectó positivamente a la mayoría de la población; se trató de las obras de desagüe, como solución a las inundaciones que sufría la ciudad desde siglos pasados. Bajo las órdenes del ingeniero Roberto Gayol, se iniciaron los trabajos en 1897 concluyéndose en 1900. Los fluidos se recibían en tres colectores generales: el central, el del norte y el del sur que desembocaban en el Gran Canal del Desagüe en San Lázaro.

El Gran Canal, mismo que iniciaba en las compuertas de San Lázaro, pasaba al lado de la pequeña serranía de Guadalupe, bordeando los terrenos del antiguo Vaso de Texcoco, San Cristóbal Ecatepec y los lagos desecados de Xaltocan y Zumpango. El Gran Canal tenía una longitud de 47 kilómetros y medio. Al terminar el canal, después de atravesar por puentes para vías de ferrocarril y caminos carreteros, se encontraba una presa que servía para regular la salida de agua.¹¹

A esa monumental empresa de ingeniería se añadió una espectacular construcción de obras públicas, labor en la que arquitectos e ingenieros, mexicanos y extranjeros, unieron sus esfuerzos. A ello hay que agregar las nuevas colonias localizadas al oeste y suroeste, donde se levantaban casas habitaciones señoriales y se abrían amplias avenidas.

Ese interés en las vialidades y en la arquitectura tiene que ver con la concepción de una ciudad monumental, basándonos en la idea de que los monumentos no sólo se reducían, de acuerdo con Fernández Chirstlieb, “a las estatuas sino también y sobre todo a los grandes edificios, tales como escuelas, iglesias, cuarteles militares, hoteles, tiendas departamentales, hospitales, alcaldías y estaciones de ferrocarril que poblaron las capitales francesa y mexicana; incluso podemos hablar como lo hace Walter Benjamin, de las mismas calles nuevas como monumentos”.¹² Sin embargo esa tendencia profundizó los contrastes, ya que no sólo había una distinción entre una nueva ciudad y una antigua, sino entre una monumental y otra pobre.

CAMINOS, TRANSPORTE Y NUEVOS ASENTAMIENTOS

Durante los primeros años del siglo xx, la modernización del transporte trajo, al Distrito Federal, los tranvías eléctricos y los primeros automóviles, aunque había rezagos, ya que todavía se mezclaban con

¹¹ *Ibidem*, pp. 271-272.

¹² Federico Fernández Christlieb, “Lectura de una geografía de la sensibilidad. Urbanismo francés y mexicano de los siglos xviii y xix”, en J. Pérez Siller y C. Cramaussel, *El sentido de la presencia francesa en México, siglos xvii y xix*, v. II, México, BUAP/Colmich, p. 151.

¹⁰ Citado por Berra Stoppa, *La expansión*, *op. cit.*, pp. 94-95.

carruajes, coches de alquiler, tranvías impulsados por animales de tiro y locomotoras de vapor, de pasajeros y de carga.¹³ Este testimonio da fe del fenómeno:

México es la ciudad de los tranvías y coches de alquiler, en cuyos medios de locomoción y en relación a su población, de seguro ninguna en el mundo la supera. Rara es la calle por donde no pasan los primeros y no hay arrabal ni pueblecito cercano donde no lleguen sus líneas, utilizándolos no sólo para el transporte de viajeros, sino también el de mercancías, y hasta para los entierros, pues existen, por llamarlos así, “tranvías mortuorios” con sus correspondientes carros fúnebres para el duelo y comitiva.¹⁴

Pronto, los vehículos de tracción eléctrica empezaron a marginar a las locomotoras de vapor y a los tranvías de mulitas.¹⁵ Así, el tendido de vías existente funcionó para la circulación del nuevo transporte, que requería del fluido eléctrico alimentado a través de un cableado aéreo.¹⁶ La compañía *Mexico Electric Tramways Limited*, empresa británica domiciliada en Toronto, electrificó la primera línea que iba de México a Tacubaya, inaugurada el 15 de enero de 1900. El horario de servicio muestra la gran demanda que tenía, ya que era de casi 18 horas en forma continua, contando con 25 coches. Al año siguiente, se abrió la línea que comunicaba con La Villa de Guadalupe. En 1907, esa empresa se asoció al principal proveedor de energía eléctrica del Valle de México, la *Mexico Light and Power Company* del estadounidense Fred S.

Pearson.¹⁷ “En un contrato celebrado en la ciudad de Toronto el 20 de noviembre de 1907, la *Mexico Electric Tramways Limited* concedió el derecho de uso y de explotación de todas sus instalaciones y equipo, así como todos sus derechos y responsabilidades como usufructuaria del sistema, a la *Mexico Tramways*.”¹⁸ Con esa alianza, la nueva firma, además de gozar de un periodo de prosperidad, en los últimos años del porfiriato aceleró la modernización y la expansión de la red de tranvías, aumentó el número de pasajeros transportados y operó con más ganancias que su predecesora. Asimismo, se incrementó la longitud total de la red tranviaria que, de cerca de 270 kilómetros, pasó en 1910 a 290; y si al momento de la compra de la *Mexico Electric Tramway Limited* sólo el 68 por ciento del tendido estaba electrificado, en 1910 el 86 por ciento del sistema había sido modernizado. En 1908, en su planta de Indianilla, la compañía construyó 40 nuevos carros.¹⁹

Dentro de la ciudad, las corridas salían en intervalos de escasos minutos y las suburbanas cada 10 a 30; algunas contaban con los llamados recorridos “rápidos” con menos paradas. En 1909, las líneas con las que contaba la *Mexico Electric Tramway Limited* eran Tlalpan, Coyoacán, Churubusco y San Ángel, Guadalupe, Escuela de Tiro, Penitenciaría, San Ángel, Mixcoac, Tacubaya, Azcapotzalco, Tacuba, Tlalnepantla, Santa María, San Rafael, Juárez Loreto, Colonia, Dolores, Piedad, Peralvillo, Peralvillo y Belén, Guerrero y San Lázaro, Zaragoza, Martínez de la Torre y Peñón. La línea México-Xochimilco

¹³ Ver: Alejandrina Escudero, “Tranvías, automóviles, bicicletas y colonias nuevas en la ciudad de México a fines del porfiriato”, en *Revista Bicentenario. El ayer y hoy de México*, núm. 6, Instituto Mora, pp. 22-29.

¹⁴ M. H. Pastor, “Impresiones y recuerdos de mis viajes a México”, *La Voz de Guipúzcoa*, San Sebastián, 1900, en Hira de Gortari Rabiela y Regina Hernández Franyuti (comps.) *La ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*, t. II, México, Departamento del Distrito Federal-Instituto Mora, 1988, p. 253.

¹⁵ En 1932, la revista *Electra* despide el último recorrido que utilizaba los tranvías de mulitas. *Electra, Órgano del personal de las compañías de Luz y Fuerza Motriz, S. A. y de Tranvías de México, S. A.*, año VI, núm. 70, enero-febrero de 1932, pp. 15-17.

¹⁶ La energía eléctrica que permitió esa revolución en el transporte, con el tranvía de tracción eléctrica, también fue usada en el Distrito Federal para la industria textil y la minera, y en los servicios municipales, como el bombeo de agua potable y el alumbrado público.

¹⁷ Pearson nació en Massachusetts y además de empresario se destacó como ingeniero. Concibió y llevó a cabo la construcción de los desarrollos hidroeléctricos de Necaxa en 1905, que fue la más larga línea de transmisión de energía del país. Ver: G. A. Cooke, “An Extreme Power Engineer, The Accomplishments of Fred Stark Pearson, part one”, *IEEE Power & Energy Magazine*, nov-dic. 2003, pp. 60-65.

¹⁸ Joel Álvarez de la Borda, *La Compañía de Tranvías de México, S. A. Una empresa de transporte urbano de la ciudad de México, 1907-1945*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Historia Moderna y Contemporánea, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2002, p. 40.

¹⁹ Ver: Georg Leidenberger, *The Mexico Tramways Company: Business Performance and Public Positioning, 1900-1945*, ponencia leída en el simposio *Doing Business in Latin America: European Enterprises Overseas, Since 1850*, London School of Economics and Political Science, Londres, 2001, mecanuscrito, p. 8 y ss.

fue inaugurada en 1910, con una extensión de 30 kilómetros.²⁰

Los tranvías eléctricos continuaron con la tradición de concentrarse en la Plaza de la Constitución, donde contaban con kioscos, que funcionaban como estaciones y para la venta de boletos. La velocidad con que viajaban no debería exceder los diez kilómetros por hora y llevaban una trompeta que los conductores tocaban al pasar por las bocacalles.

Durante las primeras décadas del siglo xx, el tranvía eléctrico fue fundamental en la vida del Distrito Federal, y para el investigador Joel Álvarez, en su momento fue el mejor medio de transporte masivo que la ciudad de México haya conocido antes del Metro.²¹ Sin embargo, no fue el único que trajo la modernización en el transporte del Distrito Federal, también lo hicieron los vehículos de combustión interna, automóviles y camiones, que paulatinamente empezaron a dominar y redefinir la red circulatoria. En 1903 existían 130 automóviles y tres años después 800, lo que ocasionó que el gobierno promulgara un reglamento para su organización en el espacio urbano. En respuesta a las necesidades de tránsito vehicular, a partir de 1901 se empezaron a asfaltar las calles del centro; poco después llegarían los primeros señalamientos, las calles de un sentido, los semáforos y las ampliaciones de vías antiguas, pero también los embotellamientos, los choques y los atropellados.²²

Si bien la modernización del transporte favoreció la expansión y afectó al Distrito Federal completo, tanto como las obras del desagüe, ello se complementó con el cierre de acequias, que fueron reemplazadas por atarjeas cubiertas; el cierre de zanjas; la eliminación de callejones; y la pavimentación. Al respecto, el arquitecto Nicolás Mariscal informaba: “Al mismo tiempo que se emprenden las reformas en la parte céntrica de la capital, estudia el Ayuntamiento las que tanto se necesitan en los barrios, donde desea suprimir callejones y vericuetos y abrir amplias calles y

espaciosas plazas e instalar parques de recreo.”²³ En el núcleo central algunas vialidades, como Independencia y Cinco de Mayo, fueron abiertas y prolongadas hasta San Juan de Letrán; igualmente en la periferia, se llevó a cabo un vasto proyecto de caminos. El 13 de diciembre de 1907, el periódico *El Imparcial* dio cuenta de las calzadas del Distrito Federal, en un plan desarrollado por la Dirección de Obras Públicas, que tenía como objetivo “el mejoramiento de las calzadas existentes y en la construcción de todas las que sean necesarias para comunicar la ciudad de México con las principales ciudades del centro de la República.”²⁴

Las prolongadas líneas seguidas por los ferrocarriles de vapor y después por los tranvías eléctricos, al igual que las calzadas, empezaron a ser flanqueadas por “colonias”, ya fuera que contaran con servicios urbanos, que sin ellos. Entre las fundadas en el periodo que va de las dos últimas décadas del siglo xix a los primeros años del siglo xx estaban Santa Julia, San Rafael, Santa María la Ribera, Juárez, Cuauhtémoc, Roma, Hidalgo, Obrera y Buenos Aires, Peralvillo y Valle Gómez, algunas de las cuales ocuparon espacios rurales. El ejemplo más característico del establecimiento de colonias a lo largo de las calzadas o de las líneas del tranvía fue el Paseo de la Reforma, proceso observado por el poeta Amado Nervo respecto a la línea de tranvías a Azcapotzalco:

Se acaba de inaugurar con mucha solemnidad la nueva línea eléctrica de Atzacapotzalco.

El novísimo ideal del “más grande México” va realizándose. Cada pueblecillo del Distrito que por la vía eléctrica queda unido a la capital, se constituye en un verdadero barrio de ésta. La fiebre de construcción que nos devora se exagera y en un instante los huecos se llenan, desaparecen los baldíos y las casitas de todos los estilos asoman entre los árboles.²⁵

²⁰ Ver: Thomas Philip Terry, *Terry's Mexico. Handbook for travellers*, México, Sonora News Co. Publishers, 1909.

²¹ Álvarez de la Borda, *La Compañía de Tranvías*, op. cit., p. 10.

²² Ramón Aureliano y A. Escudero, “El automóvil: un nuevo personaje de la ciudad”, en *Navegaciones urbanas. Transporte y vías de comunicación en la ciudad de México*, México, Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 2006. Edición digital.

²³ Nicolás Mariscal, “Introducción”, en *El arte y la ciencia*, v. III, núm. 1, abril de 1901, p. 10. Edición digital: *Revista El Arte y la Ciencia 1899-1911*, Carlos Ríos Garza (ed.), México, Facultad de Arquitectura-UNAM, 2010 (Raíces Digital 10).

²⁴ Tomado de Gortari Rabiela y Hernández Franyuti (comps.), *La ciudad de México*, op. cit., pp. 196-197.

²⁵ Amado Nervo, “El 5 de mayo”, *Obras completas*, t. xxv, citado en Vicente Quirarte, *Elogio de la calle. Biografía literaria de la Ciudad de México. 1850-1992*, México, Ediciones Cal y Arena, 2001, p. 389.

Llenar huecos que dejaban las rutas de los vehículos fue una tendencia común en otros países. En su libro *Nothing Gained by Overcrowding*, publicado en 1912, el urbanista inglés Raymond Unwin advertía, “para evitar futuras aglomeraciones en las zonas ya habitadas de las grandes ciudades, hay que edificar en las afueras, y el primer paso en esa dirección es edificar, paralelamente y con rapidez, los nuevos proyectos de ciudades y las futuras extensiones de tranvías y otros medios de transporte.”²⁶ Esa lógica rigió el crecimiento de la capital de la República, las “arterias” construidas para la circulación, abiertas, primero, por locomotoras de vapor y tranvías de mulitas, y después por tranvías eléctricos, automóviles y camiones, fueron flanqueadas por colonias o fraccionamientos; sin embargo, ese poblamiento fue desordenado y anárquico.

ADELANTOS EN LA PLANIFICACIÓN

Circulación de conocimientos

Poco se ha estudiado el tema de la penetración y circulación de las ideas y las prácticas urbanísticas en México, durante los primeros años del siglo xx. Hay noticias de una movilidad significativa de ingenieros, arquitectos e historiadores, destacando la participación de profesionales mexicanos en reuniones especializadas y viajes de estudio más allá de nuestras fronteras. En la revista *El Arte y la Ciencia*, se informó sobre la asistencia de los nacionales a congresos, y por las notas publicadas nos enteramos de que gran parte de los temas tratados se referían a la definición del campo de la arquitectura frente a la ingeniería. Igualmente circuló poca información sobre los logros del urbanismo. Fue en *El Arte y la Ciencia* donde se publicaron algunas notas,²⁷ entre ellas, “La ciudad ideal” de Basil Holmes, secretario de la *Metropolitan Public Gardens Association*;²⁸ “Las calles y los puentes, considerados en conexión con nuestra ciudad anti-

ideal” de W. D. Caroé;²⁹ y “Arquitectura de paisaje”, que se publicó sin firma;³⁰ en ella se comentaba que el arquitecto estadounidense Frederick Olmsted padre, creador del *Central Park* de Nueva York, fue quien empezó a llamarse, a sí mismo, arquitecto paisajista (*Landscape Architect*).³¹

En la revista dirigida por Nicolás Mariscal, se informó también acerca de una exposición en Lechworth, en la que se exhibieron “casitas de campo (*cottages*)”. Se argumentaba que “El objeto [...] es ver hasta dónde llegan los constructores ingleses en la resolución del problema de suministrar á las familias más modestas, principalmente de los distritos rurales, viviendas cómodas, higiénicas y muy baratas. [...] Las casitas tienen dos plantas, y en ellas hay sala, cocina, despensa, tres alcobas, baño, lavadero, inodoro, aljibe, alcantarillado.”³² La noticia de la construcción de Lechworth (1901), la primera ciudad jardín bajo los preceptos del inglés Ebenezer Howard fue fortuita; sin embargo, muestra el interés de los editores de *El Arte y la Ciencia* por dar a conocer los logros internacionales del urbanismo.

La ciudad en proyecto

• *Los especuladores*

De los últimos años del siglo xix, se conocen algunas propuestas para la ciudad de México. De acuerdo con Federico Fernández Christlieb, las negociaciones entre especuladores y gobierno empezaron a configurar la geografía del ensanche urbano.

Si bien es cierto que el crecimiento de la ciudad sigue las reglas del mercado y que ello queda reflejado en

²⁶ Peter Hall, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo xx*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996 (Colección Estrella Polar), p. 68.

²⁷ *El Arte y la Ciencia* fue la primera revista especializada en arquitectura; entre 1899 y 1911, publicó 145 números.

²⁸ No se especifica de dónde proviene ese texto. Basil Holmes, “La ciudad ideal”, en *El Arte y la Ciencia*, v. iv, núm. 10, enero 1903, pp. 149-153, y Basil Holmes, “La ciudad ideal”, en *El Arte y la Ciencia*, v. v, núm. 4, julio 1903, pp. 154-156.

²⁹ W. D. Caroé “Las calles y los puentes, considerados en conexión con nuestra ciudad anti-ideal”, en *El Arte y la Ciencia*, v. vi, núm. 3, junio 1904, pp. 33-36 y W. D. Caroé “Las calles y los puentes, considerados en conexión con nuestra ciudad anti-ideal”, en *El Arte y la Ciencia*, núm. 4, julio 1904, pp. 51-53.

³⁰ S. a., “Arquitectura de paisaje”, en *El Arte y la Ciencia*, v. vi, núm. 10, enero 1905, pp. 154-157 y S. a., “Arquitectura de paisaje”, en *El Arte y la Ciencia*, v. vi, núm. 11, febrero 1905, pp. 169-172.

³¹ S. a., “Arquitectura de paisaje”, en *El Arte y la Ciencia*, v. vi, núm. 10, enero 1905, p. 154. El *Park Movement* estadounidense influyó en la creación de la carrera de arquitecto de paisaje.

³² S. a., “Exposición de casas de campo”, en *El Arte y la Ciencia*, v. vii, núm. 3, enero 1926, p. 62.

la traza de las colonias, también es cierto que, en el imaginario de todos estos urbanistas especuladores está la aspiración de una ciudad ideal. Los valores de la simetría y la proporción en la configuración de las nuevas colonias sirven para lotificar y vender más fácilmente los predios, pero también para presumir cierta belleza, cierto cuidado estético.³³

Entre los proyectos destacan dos propuestas preparadas por el especulador inmobiliario Salvador Malo, el *Plano de la ciudad de México con el ensanche proyectado en los terrenos de la propiedad del Señor Dn. Salvador Malo* (1889) y el *Plano del proyecto de ensanche de la ciudad de México* (1894). Fernández Christlieb analiza estos documentos y llega a la conclusión de que ambos están marcados por la influencia del francés Haussmann y del español Ildefonso Cerdá. Acerca del primero, argumenta el investigador:

...se muestra una planta urbanística compuesta de tres elementos: dos dameros y una estrella. Adyacente a la calzada de la Verónica se observa una cuadrícula y, en la parte norte de lo que ahora sería la prolongación del Paseo de la Reforma (sobre el Polanco actual), observamos otra.

Ambas rejillas ortogonales, similares a las del ensanche de Barcelona se encuentran articuladas con una gran estrella de doce brazos homologable a la que hizo Haussmann en torno al Arco del Triunfo en París.³⁴

En el segundo, Fernández Christlieb descubre una notable preocupación del inversionista por estructurar la ciudad mediante un proyecto unitario:

...destaca de nuevo la cuadrícula interminable tipo Cerdá (muchas de cuyas esquinas están cortadas también en *pan-coupé*) y dos estrellas haussmannianas de las cuales surgen las avenidas que a su vez hacen de diagonales en la traza propuesta. Esta vez el ensanche es mucho más amplio (y por consiguiente más parecido al proyecto de Barcelona) y guarda la misma

orientación que el trazo de las actuales colonias Juárez y Cuauhtémoc que flanquean el Paseo de la Reforma, con lo que el ensanche se integra perfectamente a la urbanización que ya se había comenzado. Esto último constituye otra similitud con Barcelona, donde la vieja ciudad y la nueva se articulan mediante avenidas en línea recta.³⁵

Debemos señalar que los proyectos de Salvador Malo se caracterizan por ser los de un especulador y no comprenden toda la ciudad sino sólo “sus” terrenos, en el surponiente, zona privilegiada por la dotación de servicios y por sus características topográficas.

• *El ayuntamiento*

De acuerdo con la investigadora Estela Eguiarte, a ingenieros y arquitectos que colaboraron en el Ayuntamiento de México, entre 1900 a 1911, se les deben algunas propuestas para la urbe. Ellos son Nicolás Mariscal, Jesús Galindo y Villa y Miguel Ángel de Quevedo, que fueron regidores o comisionados del ramo de Obras Públicas y Embellecimiento en los años citados. De acuerdo con la historiadora, varias fueron sus aportaciones, tales como la consideración de la ciudad en su conjunto y, sobre todo, la incorporación de la naturaleza en la planificación, inspirándose en la *Garden City* inglesa y en el *Park Movement* estadounidense. De acuerdo con la investigadora:

Ellos plantearon, en sus proyectos urbanos, las ideas de la nueva arquitectura de paisaje, los conceptos urbanos de la ciudad jardín y la estética y construcción de jardines europeos, respectivamente. En sus propuestas de espacios libres cada uno establece a su manera la relación con la naturaleza derivada de las teorías de la ciudad jardín. En los tres autores encontramos la idea de una ciudad en crecimiento, el intento de ampliar los alcances de sus propuestas y de integrar en el proyecto los diferentes elementos urbanos —de orden ecológico, higiénico, económico, estético y de divertimento, aunque fueran dirigidos a zonas urbanas específicas.³⁶

³³ Federico Fernández Christlieb, *Europa y el urbanismo neoclásico en la ciudad de México. Antecedentes y esplendores*, México, UNAM/Plaza y Valdés, 2000, p. 115.

³⁴ *Ibidem*, pp. 121-122.

³⁵ *Idem*.

³⁶ Ma. Estela Eguiarte Sakar, “La idea del espacio urbano en la planeación de la ciudad de México: 1900-1911”, en *Miradas recurrentes I, La ciudad de México en los siglos XIX y XX*, Ma. del Carmen Collado (coord.), México, Instituto Mora/UAM, 2004, p. 316.



Figura 1.3. Emilio Dondé, "Proyecto de Embellecimiento, 1900" [sobre Reducción del Plano Oficial de la Ciudad de México aumentado y revicificado con todos los últimos datos recogidos de la Dirección de Obras Públicas y de la Oficina Técnica del Saneamiento, detallado ampliamente y publicado por la Compañía Litográfica y Tipográfica, S. A. Antigua Casa Montauriol], México, 1900. 75 x 100 cm. Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (DGSST).

En las obras realizadas, como la apertura, alineación y comunicación de calles, de acuerdo con Eguiarte, estuvieron presentes los proyectos de ciudades europeas, en particular, las transformaciones de Haussmann en París.

Además de los planes estudiados por Eguiarte, hallamos dos más preparados en el Ayuntamiento, el de Emilio Dondé y el *Plano de la ciudad de México con la indicación de las mejoras proyectadas por la Comisión de Embellecimiento, 1901*.³⁷ El arquitecto Dondé traza una propuesta vial sobre el plano titulado *Reducción del Plano Oficial de la ciudad de México aumentado y rectificado con todos los últimos datos recogidos de la Dirección de Obras Públicas y de la Oficina Técnica del Saneamiento. Detallado ampliamente y publicado por la Compañía Litográfica y Tipográfica S. A. Antigua Casa Montauriol. México 1900*,³⁸ que representa la ciudad dividida en cuarteles.³⁹

Dondé delineó en color amarillo cuatro grandes diagonales que cruzan el espacio ocupado. La primera va de suroeste al noreste y es la más prolongada; arranca de Chapultepec y termina en el Canal del Norte, siguiendo la trayectoria de Reforma; en San Juan de Letrán a la altura de Santa María de la Redonda atraviesa una gran plaza. La segunda diagonal parte, también, de Chapultepec, sigue por la calzada del mismo nombre, a la altura de Balderas se desvía hacia la Plaza de la Constitución, atraviesa la gran plaza ubicada sobre San Juan de Letrán y de ahí va hacia el noreste y desemboca en el Canal del Desagüe. Una diagonal más cruza de noroeste a sureste, desde Insurgentes hasta los terrenos del futuro parque

de Balbuena; el primer tramo confluye precisamente en la gran plaza ubicada en San Juan de Letrán, desemboca en la de la Constitución y se prolonga hasta la zona sureste aludida. La cuarta avenida corre, igualmente, de noroeste a sureste; su trayectoria va de Puente de Alvarado hasta San Antonio Abad, a la altura de Chimalpopoca, cruza Reforma en la glorieta de Carlos IV, “El Caballito” y San Juan de Letrán, llega al Colegio de las Vizcaínas y de allí se prolonga hacia el sur. De esta manera, las diagonales propuestas por Dondé articulan la zona urbanizada y llegan a la periferia, atravesando plazas, glorietas o crucesos.

Aunque ya existía el trazo de las colonias que flanqueaban el Paseo de la Reforma, la Juárez y la Cuauhtémoc, el arquitecto Dondé propone una cuadrícula diferente, con manzanas irregulares, y añade una nueva glorieta al Paseo.

El proyecto Emilio Dondé se caracteriza por el uso de anchas y prolongadas diagonales, en donde van implícitas importantes demoliciones, ya que atraviesan indiscriminadamente la cuadrícula establecida; sin embargo, el trazo enlaza centros neurálgicos de la ciudad. Podríamos pensar que se trata de la adopción de las diagonales haussmannianas, que ofrecen efectos arquitectónicos, al desembocar en ciertas plazas, pero en la periferia no hay un solo remate, ni se ofrece una forma al todo urbanizado. Este proyecto da la impresión de ser un ejercicio de diseño.

El *Plano de la ciudad de México con la indicación de las mejoras*, preparado por la Comisión de Embellecimiento del Ayuntamiento, comprende el área limitada al norte por la calzada Tlatelolco y la Plaza de Santiago; al noreste, llega hasta Canal del Norte; al oriente, desemboca en la calzada Balbuena e incluye la nueva Penitenciaría; al sur, contiene las colonias Hidalgo (Doctores) y Cuartelito (Obrera); al poniente, llega a Chapultepec y a la calzada de la Verónica. La propuesta se caracteriza por continuar la cuadrícula central hasta los límites antes dichos y articula, de esa manera, la ciudad vieja y la nueva. En ella, las manzanas trazadas son irregulares. Allí hay una clara intención de apertura y continuación de vialidades, de norte a sur y oriente a poniente. Entre las vialidades primarias sobresalen las diagonales: el Paseo de la Reforma; la avenida Chapultepec que, en Arcos de Belén, continúa hacia el oriente, pasa San Miguel (Izazaga) y se detiene en la Plazuela de

³⁷ Publicado en *Memoria del Ayuntamiento en 1901*, t. 2, México, La Europea, 1902, sin pág.

³⁸ La publicación de planos de la ciudad de México por esa compañía editora fue constante; de ella conocemos el llamado *Reducción del Plano oficial de la Ciudad de México levantado del orden del Ayuntamiento por la Comisión de Saneamiento y Desagüe en 1889 y 1890 detallado ampliamente y publicado por la antigua y acreditada casa C. Montauriol, ca. 1891* que, al igual que el de 1900, cuenta con la autorización para su publicación del licenciado Juan Bribiesca. Localizado en la Dirección General de Servicio Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (DGST).

³⁹ En 1901, “La extensión de la ciudad llega por el norte a Peralvillo; por el este a Penitenciaría; por el sur a lo que más tarde sería la colonia de los Doctores, y por el oeste a Chapultepec”, en Sonia Lombardo, *Atlas histórico de la ciudad de México*, México, Smurfit Papel de México/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1996-1997, pp. 432-433.

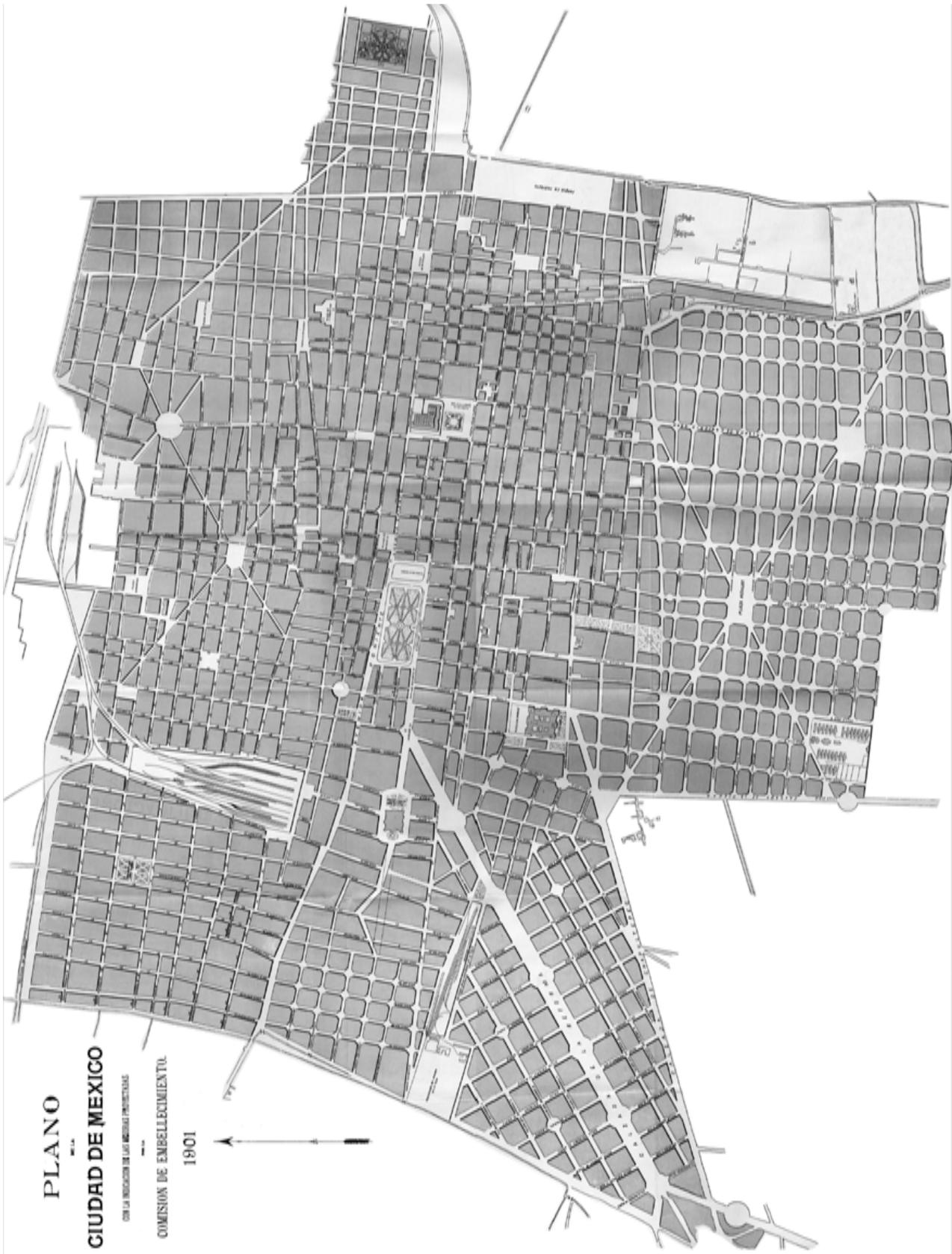


Figura 1.4. Plano de la ciudad de México con la indicación de las mejores proyectadas por la Comisión de Embellecimiento, 1901. Sin escala. Color. 57 x 64 cm. En Memoria del Ayuntamiento 1901.

San Pablo; una más es la que cruza las nuevas colonias Hidalgo (Doctores) y Cuartelito (Obrera), teniendo como eje la Plaza Hidalgo.⁴⁰ Al norte, a la altura de Santa María la Redonda, se abre una plaza de la que parten cuatro diagonales de diferente extensión. Una de ellas desemboca en una amplia glorieta a la altura del Puente de Tezontle y la calle Real de Santa Ana (arranque de Peralvillo). Las demás calles y calzadas se ajustan a la cuadrícula propuesta, cruzando casi por completo la ciudad, de poniente a oriente y de norte a sur. Un ejemplo en la primera dirección es la que sale del pueblo de Tacuba, sigue la calzada del mismo nombre, San Cosme, Hombres Ilustres, calle Tacuba, continúa por detrás de la Plaza de la Constitución, pasa al sur de la Plaza de Mixcalco y llega a la altura de la estación del Ferrocarril San Lázaro. De norte a sur está la que empieza probablemente en Canal del Norte, pasa sobre Seminario a un costado de la Catedral y continúa por la calzada San Antonio Abad.

Existe una diferencia entre los dos últimos proyectos. El *Plano de la ciudad de México con la indicación de las mejoras* pretende integrar la vieja y la nueva ciudad, mediante la extensión de la cuadrícula original, como modelo ordenador del espacio, en el que son notables los alineamientos, aperturas y prolongaciones. En cambio, el del arquitecto Emilio Dondé no pretende establecer un orden urbano sino favorecer la circulación, mediante grandes avenidas diagonales que cruzan de lado a lado la ciudad, sin menoscabo de romper los trazos la cuadrícula y las colonias establecidas, implicando una gran cantidad de demoliciones. Ambos proyectos respetan los límites del área urbanizada, y no contienen planteamientos para la expansión o la anexión de poblaciones periféricas, por ejemplo, Coyoacán, Tlalpan o Azcapotzalco.

En conclusión, en los primeros años del siglo xx destacan los proyectos relacionados con el trazo y la

circulación de una ciudad en crecimiento, mismos que se quedaron en proyecto.

Miguel Ángel de Quevedo

Caso aparte es el de Miguel Ángel de Quevedo, quien en la historiografía de la ciudad de México ha sido reconocido por sus proyectos referidos a las áreas verdes. Él se graduó como ingeniero civil, con especialización en ingeniería hidráulica, en la Escuela Politécnica en París; asistió a varios encuentros internacionales, tales como el Congreso Internacional de Higiene Pública y Problemas Urbanos en París en 1900; en 1907, volvió a Europa para familiarizarse con las prácticas forestales y participó de nuevo, en el Congreso Internacional de Higiene Pública y Problemas Urbanos, celebrado en Berlín ese año; en 1909 participó como delegado de México en la Conferencia Internacional de la Conservación de los Recursos Naturales de Norte América, realizada en la ciudad de Washington y representó a nuestro país en la Liga Internacional de Espacios Libres en 1910, de la cual era miembro.⁴¹

Quevedo asumió las resoluciones tomadas en el Congreso Internacional de Higiene Pública y Problemas Urbanos de París, que decía que, en una ciudad, los espacios libres destinados parques y jardines no debían ser menos del 15% del total de su área. Con relación a los espacios verdes en ciudad de México, expresaba:

...en comparación con otras grandes ciudades, se encuentra la capital de la República desprovista o sumamente escasa de espacios libres, tanto de grandes parques como de campos de juego, y es a la generación actual a la que corresponde hacer las reservas de terrenos apropiados al efecto, dada la importancia de esta llamada nuestra capital [...] a fin de que ella no sólo venga a ser una gran ciudad por su numerosa población, sino también una ciudad bella, sana y

⁴⁰ De acuerdo con Quevedo “fue aquel trazo de la colonia Hidalgo el primero que, respecto a ensanches de la ciudad, se hizo bajo un plan mejor meditado con anchas calles de 20 metros, esquinas cortadas y dos arterias en diagonal con amplia plaza en su cruzamiento pero desgraciadamente de muy estrecha anchura las avenidas.” Miguel Ángel de Quevedo, “El origen de la cuestión forestal en México. Espacios libres y reservas forestales de las Ciudades. Su adaptación a jardines, parques y lugares de juego. Aplicación a la Ciudad de México”, en *México Forestal*, t. XIII, noviembre 1935, p. 114.

⁴¹ La Liga Internacional de Espacios Libres estuvo a cargo de Jean-Claude Nicolas Forestier (1861-1930), arquitecto de paisaje y director de Parques y Jardines de París. Ver: Miguel Ángel de Quevedo, “Los problemas del urbanismo en su relación con los espacios libres, las arboledas y las reservas forestales”, en *Planificación*, t. 1, núm. 1, septiembre de 1927, pp. 16-17.

cómoda para habitarse [y] provista de todo género de obras de recreo y ornato...⁴²

El ingeniero presidió la Comisión de Embellecimiento y Mejoras, como regidor de Obras Públicas en el Ayuntamiento Entre 1901 y 1903 inició una campaña a favor de la plantación de árboles en viveros, como el de Coyoacán, en el rancho San Antonio Panzacola de su propiedad, y el de Santa Fe. Asimismo promovió que, en las nuevas colonias del suroeste, la Roma y la Condesa, “se establecieran esas modernas colonias con amplias avenidas y anchas banquetas, no menores de cinco metros, para poder tener en ellas árboles de alineación que en las antiguas colonias de Guerrero y Santa María no ha sido posible proveerlas de árboles por causa de sus angostas banquetas.”⁴³ La conexión de esas colonias con la parte antigua de la ciudad se haría: “mediante una nueva avenida que logré formar, en conexión con la de la Reforma, pues la antigua calle de Bucareli [...] no era suficiente, por su misma angostura, para dicha conexión de las colonias modernas, formándose así la bella calzada de Los Insurgentes, que pudimos dotarla de bellas arboledas.”⁴⁴

Quevedo formuló, también, un proyecto para la planificación de la capital de la República, mismo que presentó al secretario de Hacienda José Limantour en 1910, siendo el planteamiento principal la formación de una gran avenida de circunvalación, “con bellas arboledas, jardines y campos deportivos”. Para su construcción, dicha secretaría adquirió los terrenos de los ranchos de Balbuena y La Vaquita, en el extremo oriente de la capital, y el llamado Hipódromo del Peralvillo, en el norte.⁴⁵ Esa propuesta no se concretó porque, comenta Quevedo, en la zona norte y oriente fueron destruidos los parques y jardines, ya que se asentaron ahí “caseríos malsanos que le forman un collar de inmundicia y mal aspecto [...] a uno y otro lado del gran puente sobre las vías férreas

de Peralvillo...”⁴⁶ La gran avenida de circunvalación propuesta corría

...a lo largo del Río de la Piedad al sur, conectándola, al oriente, con la denominada Balbuena, entonces ampliada, adquiriendo la Secretaría [de Hacienda] el rancho de ese nombre y el de La Vaquita, para establecer el Parque Balbuena y el Nuevo Rastro, entre anchas avenidas con arboledas, y fue nuestro propósito crear otro gran parque al norte, a lo largo de la avenida de Circunvalación en los extensos terrenos del Hipódromo de Peralvillo [...] y procedí a plantar en él bellas arboledas; pero según sucede entre nosotros con frecuencia, especuladores voraces se apropiaron de estos terrenos federales para establecer una colonia malsana, restándole a la capital ese magnífico pulmón que le habíamos formado por el lado norte, de donde recibe vientos [...] región que por ventura abundan las arboledas, entre praderas de ganado de ranchos y granjas, desde la Villa de Guadalupe hasta Tacuba y Azcapotzalco, uniéndose con las de la Verónica y del Bosque de Chapultepec.⁴⁷

Debemos reconocer este formidable pulmón, a manera de una barrera protectora contra los insalubres vientos del Lago de Texcoco, ideado por Quevedo y representado en su *Plano General de la Ciudad de México* (Figura 1.5), que estaba concebido como un cinturón verde (*greenbelt*), idea tomada del proyecto *Greater London Regional Planning*, en el que se diseñaba un cinturón verde orbital, en torno al área edificada de Londres. El de la ciudad de México, indicaba el ingeniero, se completaría con otras avenidas que, partiendo de las zonas centrales de la ciudad, llevaran hacia la periferia, y que además fuesen “amenas”.

En términos generales, Quevedo encontraba que no había suficientes calles, ni amplias, ni bien acondicionadas; sólo el Paseo de la Reforma cumplía con esas características. En cambio abundaban calzadas, como la de Guadalupe, Tlalpan, Niño Perdido, la Tlaxpana o la Viga, que eran insuficientes, cuando había gran afluencia de vehículos y de peatones.

⁴² Miguel Ángel de Quevedo, “Espacios libres y reservas forestales de las ciudades. Su adaptación a jardines, parques y campos de juego. Aplicación a la c. de México”, en *México Forestal*, t. XIV, núm. 3-5, marzo-mayo 1936, p. 27.

⁴³ Miguel Ángel de Quevedo, “Los jardines, parques y arboledas de la ciudad de México”, en *México Forestal*, t. XX, núm. 5-6, mayo-junio 1942, p. 38.

⁴⁴ *Idem*.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 39.

⁴⁶ *Ibidem*, pp. 39-40.

⁴⁷ Miguel Ángel de Quevedo, “La realización de los espacios libres para parques y jardines y la zona protectora forestal de la ciudad de México”, en *México Forestal*, t. XIX, núm. 7-8, julio-agosto de 1941, p. 79.



Figura 1.5. Miguel Ángel de Quevedo, *Plano General de la Ciudad de México*, ca. 1910. En revista *México Forestal*.

Además, para llegar a ellas, se tenían que cruzar calles estrechas y de mal aspecto. El ejemplo que trae a colación era el de la zona oriental, ya que para llegar al Parque Balbuena se pasaba por las calles de Cuauhtemotzín, que aunque “son algo amplias, todos los habitantes que no están inmediatos a ellas tienen que cruzar por intrincado laberinto de callejuelas para llegar a aquel bello paseo [...] mientras que cuando se tienen cómodas y bellas avenidas de paseo que conducen a los parques de los suburbios, con agrado y sin esfuerzo alguno concurren todas las clases sociales.”⁴⁸

En su programa de espacios verdes para la ciudad, Quevedo proyectó en 1910 las que llamó avenidas de paseo (*parkways*), con este argumento:

No bastan los parques en los suburbios o contornos de manera que de cualquier punto de la ciudad se encuentre un parque a una distancia no mayor de un kilómetro, sino que es también conveniente disponer las avenidas de paseo (*parkways*) que unan dichos parques y formen una cintura de gran vía pública con árboles y amplias banquetas para los peatones y cómodos asientos, como nuestro Paseo de la Reforma, aunque no de carácter tan elegante, sino más bien que a la vez que reúnan las condiciones de un paseo-

⁴⁸ Quevedo, “Espacios libres y reservas forestales, *op. cit.*, p. 44.

avenida, sirvan para el gran tránsito de toda clase de vehículos por la periferia de la ciudad.⁴⁹

El tema de los espacios verdes era uno de los más destacados en los inicios de la planificación en los Estados Unidos, mismo que se ligó con las vialidades. Frederick Olmsted padre promovió la noción que combinaba las características del parque y de la carretera. A medida que crecía el tráfico de vehículos, esa idea cambió gradualmente. La noción de *parkway* que el ingeniero mexicano adoptó, se relacionaba con la experiencia placentera, que ofrecían las zonas verdes en una vialidad. Quevedo recomendaba que las avenidas de paseo se construyeran por toda la ciudad, a excepción de la zona norte que, para él, era la menos acondicionada para establecer ese tipo de vías. En cambio, consideraba algunas calzadas idóneas para tal efecto. Por ejemplo, en el sur, San Antonio Abad y su continuación por Tlalpan y la calzada del Niño Perdido; en el oriente, San Lázaro o Texcoco; en la parte central poniente, sugería las calzadas de Santa María la Redonda, Santa María la Ribera, Hombres Ilustres, Puente de Alvarado, Balderas y Morelos.⁵⁰

El programa de Miguel Ángel de Quevedo consideraba un sistema vial completo con la alineación, apertura, prolongación de amplias calzadas y avenidas, complementado con avenidas de paseo, una notable dotación de áreas verdes y zonas forestales en la periferia. El cinturón verde (*greenbelt*) planteado por él, al igual que el del Ayuntamiento, son los primeros proyectos que consideran a la ciudad poblada, en forma integral.

UN PROCESO FORMIDABLE

A Carlos Contreras se le debe la introducción del urbanismo en México, al fomentar un movimiento que difundió y aplicó sus postulados, proyectos y experiencias. Hemos señalado que durante su estancia en Estados Unidos conoció los proyectos contemporáneos de las ciudades estadounidenses y se nutrió de las lecciones de destacados especialistas. Por ello es

⁴⁹ *Ibidem*, p. 48.

⁵⁰ *Ibidem*, pp. 45-46.

necesario hacer aquí un paréntesis, con la finalidad de ubicar la gestación y desarrollo del urbanismo, destacando los discursos dominantes y revisando las ideas clave que transformaron las ciudades en el siglo xx, lo que permitirá explorar aquéllos que nutrieron el pensamiento del arquitecto mexicano. Me basaré en fuentes secundarias, en especial, estudios generales que reflexionan sobre el desarrollo de la disciplina.

Los especialistas Peter Hall, Stephen V. Ward, Anthony Sutcliffe y Katherine Kia Tehranian,⁵¹ entre otros, coinciden en que el urbanismo moderno surgió como respuesta a problemas sociales y económicos específicos cuando, a finales del siglo xix, gran parte de la población de los países desarrollados vivía en áreas urbanas fuertemente industrializadas.⁵² Ese fenómeno trajo consigo una nueva escala y complejidad en el desarrollo de las ciudades, que se combinó con el perfeccionamiento de una nueva ideología económica y social, la cual exaltaba el individualismo y el libre mercado de trabajo. Al respecto, Sutcliffe argumenta que:

Esa ideología denominada *laissez-faire* correspondía a las etapas tempranas de una revolución productiva, que liberó al hombre de su dependencia secular de la tierra y destruyó los grilletes institucionales del feudalismo. Progreso y crecimiento se convirtieron tanto en ideales como en posibilidades prácticas. Algunos videntes habían vislumbrado la desaparición de la autoridad tradicional y su sustitución por una asociación libre de individuos, basada en el contrato, en una época de abundancia, permitida por el intercambio indiscriminado y la producción mecánica en expansión.⁵³

⁵¹ Ver: Peter Hall, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo xx*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996 (Colección Estrella Polar) y *Urban and Regional Planning*, Londres, Routledge, [1a. edición 1975], 2002; Stephen V. Ward, *Planning the Twentieth-Century City. An Advanced Capitalist World*, John Wiley & Sons, Ltd., Baffins Lane, West Sussex, 2002; Anthony Sutcliffe, *The Rise of Modern Urban Planning*, Nueva York, Saint Martin Press, 1980; y Katherine Kia Tehranian, *Modernity, Space, and Power. The American City in Discourse and Practice*, Nueva Jersey, Hampton Press Inc., 2002.

⁵² La mayoría de las fuentes para la preparación de este capítulo están en el idioma inglés y algunas en francés, por lo que las transcripciones incluidas son traducción de la autora.

⁵³ Sutcliffe, *The Rise of Modern Urban Planning, op. cit.*, pp. 1-2.

El urbanismo se insertó en el mercado y el Estado se involucró, cada vez más, en su campo, aunque dejó un amplio margen a la comunidad urbanística para reformar y mejorar las ciudades, convirtiéndose en el mediador entre las fuerzas públicas y las privadas. En sentido general, esas fuerzas fueron la industrialización, el crecimiento urbano y el dominio de la ideología política liberal.

Las principales ciudades innovadoras fueron aquellas que tenían economías más dinámicas, el más grande y rápido crecimiento y las instituciones gubernamentales más eficaces.⁵⁴ La interacción de esas fuerzas estuvo lo suficientemente extendida en los países capitalistas y las innovaciones ocurrieron con gran intensidad, a partir de la década de 1890, lo que permitió que se creara un auténtico discurso internacional de planificación de ciudades, que irrumpió en los primeros años del siglo xx y se desarrolló a lo largo de esa centuria. Ese discurso circuló bajo los nombres de *städtebau*, *town planning*, *city planning*, *stedebouw*, *toshi keikatu* o urbanismo que, a pesar de los variados vocablos, se refería a un mismo asunto: la organización consciente de la forma y disposición del entorno urbano. Francoise Choay informa sobre el origen del concepto:

Los términos *urbanización*, *urbanismo*, *town planning*, *städtebau*, que fueron usados para designar indiscriminadamente todas las formas, desde el urbanismo antiguo hasta el moderno fueron, en realidad, formulados por primera vez durante la segunda mitad del siglo xix. Originalmente trataron de caracterizar, con todas las consecuencias del neologismo, la aparición de una relación totalmente novedosa entre el hombre occidental y la organización de sus ciudades resultantes de la Revolución Industrial. Cuando en 1867 Ildefonso Cerdá acuñó la palabra *urbanismo*, él quiso definir un *nuevo* campo de actividad, aún “intacto, virgen”, para el cual la lengua española no contaba con el vocablo adecuado.⁵⁵

En términos generales, se puede afirmar que durante el siglo xix un proceso de planificación dinámica y

crítica dio pie a una nueva ciencia, un nuevo cuerpo teórico y una nueva profesión, llamada urbanismo, consolidada como disciplina en las primeras décadas del siglo xx. Kia Tehranian se refiere así a su nacimiento: “En la segunda década del siglo, más allá de los movimientos y discursos reformistas contendientes nació una nueva profesión, el urbanismo o planificación que, aunque inicialmente se centró en la planificación física, los discursos que la precedieron eran ricos en contenido y tenían un acento significativo en los problemas sociales, que iban desde el reformismo social hasta programas estéticos de igualdad y de ingeniería.”⁵⁶

De acuerdo con la investigadora estadounidense, la disciplina comprendió, desde sus inicios, tres corrientes de pensamiento: la utópica, la científica y la orgánica, tradiciones que, advierte, continúan hasta el presente. Los urbanistas utópicos proponen dos modelos básicos de organización espacial: el científico y el orgánico; el modelo científico está orientado al futuro, comprometido como un instrumento de racionalidad, es decir, su objetivo se dirige a proyectos relacionados con los cambios tecnológicos para la transformación de la vida en las sociedades industriales. El orgánico se orienta en el pasado y se compromete con la racionalidad práctica, es decir, con las necesidades socioculturales y prácticas de la comunidad y sus implicaciones en la organización espacial. Los urbanistas científicos rompieron con el viejo orden espacial de las ciudades de la revolución pre-industrial y sus planes se basaron más en las carencias; así, aire, luz y vegetación se convirtieron en símbolos de progreso, considerando el esparcimiento como un elemento esencial para la higiene. El pensamiento orgánico tomó prestado de los enfoques utópico y científico pero va más allá de ellos, centrándose en la comunidad y las necesidades ecológicas.⁵⁷

En su desarrollo, el urbanismo vivió un largo proceso de gestación de ideas y experiencias, y en las décadas siguientes, una franca aplicación de ellas. Los autores antes señalados dividen el proceso en dos fases: la que inicia con las problemáticas de las ciudades industriales, que produjeron nuevos discursos y prácticas, y aquella en la estos se enriquecieron. A las

⁵⁴ Ward, *Planning the Twentieth-Century City*, op. cit., p. 42.

⁵⁵ Francoise Choay, *The Modern City Planning in the 19th Century*, Nueva York, George Braziller Inc., 1970, p. 7.

⁵⁶ Kia Tehranian, *Modernity, Space, and Power*, op. cit., p. 6.

⁵⁷ *Ibidem*, pp. 60-61.

primeras, Ward las llama invención y a las segundas, innovación. Al respecto dice: “Ha habido algunas ideas urbanísticas fundamentales que podría decirse que han sido “inventadas”. Se trata de brotes creativos anteriores a cualquier práctica, que a menudo adoptan la forma de grandes visiones conceptuales de lo que podría ser, pero en la innovación real las ideas fundamentales han crecido a partir de una actividad experimental o reflexiva, antes que de la práctica.”⁵⁸

En la interpretación de Peter Hall hay una coincidencia, ya que para él los temas que surgieron en la primera etapa serían retomados, revitalizados e incluso malinterpretados: “En el urbanismo del siglo xx ha habido unas pocas ideas clave, que se repiten, se reciclan y se mezclan. Cada una de ellas ha sido la creación de un personaje clave, o como mucho de un grupo muy reducido: son los padres fundadores de la planificación de la ciudad moderna”.⁵⁹ En conclusión, puede decirse que hubo una etapa de gestación a lo largo del siglo xix, en la que florecieron los discursos y las prácticas de los visionarios e inventores, dando paso a los innovadores, que llevaron al urbanismo a una etapa creativa de gran efervescencia.

Durante el siglo xx, el conocimiento de las innovaciones se extendió más rápidamente que nunca y de nación a nación; de modo que el espíritu internacionalista duró toda la centuria. Los principales problemas a los que daban solución los estudios de los “inventores” florecieron en las primeras décadas, mediante un proceso constante e intenso, que se propagó rápidamente y planteó las primeras soluciones de un urbanismo racional y profesional, mismo que respondía a problemáticas específicas. Las soluciones del siglo xix difieren de aquellas del xx, en el sentido de que éstas ya pudieron incorporar la escala y el ritmo del mundo moderno en sus diseños.⁶⁰ Con ello nos referimos a que la tecnología —ferrocarril, tranvías, automotores, Metro, teléfono— empezó a definir el entorno y la vida cotidiana de las urbes.

Si partimos de los primeros periodos de desarrollo del urbanismo que los estudiosos distinguen, el de

la invención y el de la innovación o florecimiento, el trabajo de Contreras para el Distrito Federal se desarrolla durante los primeros años del florecimiento, en donde los discursos y prácticas se ven enriquecidas, ya que su labor creativa se sitúa entre 1925, cuando regresó a México, y 1938, cuando reunió sus propuestas para la capital mexicana en la publicación *La planificación de la ciudad de México 1918-1938* y coordinó el xviº Congreso Internacional de Planificación de Ciudades y Habitación de la *International Federation for Housing and Planning*, celebrado en nuestro país. Los trabajos que realizó después sólo matizan, parafrasean o enfatizan las ideas generadas durante esos años.

CONCEPTOS CLAVE⁶¹

Expansión, suburbio jardín y unidad habitacional

Desde los proyectos pioneros, se estableció planificar la ciudad como un todo. Haussmann preparó un plan preciso y detallado de París, el primero en su tipo. El francés entendía que la ciudad era un organismo que evolucionaba con el tiempo y que, para su crecimiento, su planificación debía ser retrospectiva, y a la vez, prospectiva. Para organizar París de manera eficiente y racional diseñó “un sistema circulatorio y respiratorio dual; el circulatorio dio prioridad a los problemas de flujo del tráfico, mediante el diseño de una red de conexiones arteriales subdivididas en sistemas tributarios jerarquizados, cada uno organizado en torno a una plaza [...] La función respiratoria se logró con la creación de un sistema de espacios dedicados a parques urbanos para permitir a la ciudad respirar.”⁶²

Más tarde, con el crecimiento de las ciudades nucleares y el apogeo industrial, se identificarán dos tareas principales, nuevas viviendas y una circulación rápida. En los primeros tiempos una solución radical fue construir nuevas ciudades en las afueras de los núcleos urbanos, destacando la ciudad lineal de Arturo Soria y Mata, la ciudad jardín de Ebenezer Howard y *La Cité Industrielle* de Tony Garnier; todas ellas,

⁵⁸ Ward, *Planning the Twentieth-Century City*, op. cit., p. 4.

⁵⁹ Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 17. El ejemplo clásico que da el autor acerca de la malinterpretación de ideas originales es la ciudad jardín de Ebenezer Howard.

⁶⁰ Kia Tehranian, *Modernity, Space, and Power*, op. cit., pp. 51-52.

⁶¹ De manera general se revisan aquí los aspectos destacados y aquellos que permitan entender la inserción del pensamiento de Contreras en el movimiento internacional.

⁶² Kia Tehranian, *Modernity, Space, and Power*, op. cit., p. 61.

quizá, propuestas ideales en su momento pero que constituyeron invaluable vetas para la planificación de nuevos espacios a lo largo del siglo xx.

La historiografía coincide en que la tendencia que causó el mayor impacto en su momento fue la ciudad jardín inglesa surgida entre siglos. Además de significar un partearguas entre la invención y la innovación fue el pensamiento más influyente del siglo xx.⁶³ El texto *Garden Cities of Tomorrow* (1902) y la construcción de las ciudades jardín Lechworth y Welwyn se convirtieron en un instrumento de la política urbana inglesa.⁶⁴ Creada como una fórmula tanto para los problemas urbanos como para los males rurales, la ciudad jardín ocupó inmediatamente un lugar predominante en la nueva práctica. Los experimentos posteriores, a partir de ese modelo, incorporaron algunos principios clave, que rápidamente florecieron por toda Europa y Estados Unidos. Ward argumenta al respecto:

La ciudad jardín se convirtió en un modelo para lograr la descentralización metropolitana, el crecimiento económico regional, la consolidación rural y la vida sustentable. Ha sido adaptada, sobre todo, por las sociedades motorizadas, aunque nunca ha perdido enteramente su potencial para reducir la dependencia del automóvil. Del mismo modo ha habido flexibilidad sobre el tamaño, ya que muchos principios de la ciudad jardín fueron adaptados para aplicarse a grandes o pequeñas escalas. La forma física del lugar, en deuda con el modelo de la ciudad jardín, también ha variado, aunque el espacio verde, público o privado, ha sido siempre un elemento muy importante.⁶⁵

Lechworth, construida en 1901 por Raymund Unwin y Barry Parker, bajo los preceptos de Ebenezer Howard, se caracterizó por ser un centro urbano completo, con avenidas radiales, *ronds points* y una gran plaza central, dominada por los principales edificios municipales y las casas proyectadas en torno

a grandes espacios. Un elemento importante fue la fábrica, con la idea de descentralizar la industria y ofrecer a los habitantes una vida que reuniera las ventajas del campo y de la ciudad.⁶⁶

Una propuesta que tenía analogías con el modelo inglés y publicada años antes que el libro de Howard fue *Die Stadt der Zukunft* del alemán Theodor Fritsch; las semejanzas eran la forma circular, la diferenciación entre los distintos usos del suelo, el espacio al aire libre en el centro, el cinturón verde de circunvalación, la poca altura de las casas, la industria en la periferia y la propiedad comunitaria de la tierra.⁶⁷

• Extensiones urbanas

La expansión industrial en el mundo germano hablante fue semejante a la británica. Al igual que Londres, Berlín tuvo un espectacular crecimiento. En particular, la región de Ruhr que experimentó un desarrollo industrial y poblacional extraordinario, mismo que originó reformas importantes, como la ley sobre la alineación de calles (*street lines*).⁶⁸

En la obra *Stadterweiterungen in Technischer, Baupoliseilicher und Wirtschaftlicher Beziehung*,⁶⁹ del ingeniero civil Reinhard Baumeister, se definen dos tareas trascendentales, relativas a la expansión: construir vivienda nueva y acelerar la circulación. Con ello aportó una base científica y funcional para dirigir el desarrollo en materia de calles y caminos principales, aunque trata de manera superficial la vivienda y la zonificación, esto es, la organización del uso del suelo para la ubicación de los distritos residenciales, industriales y comerciales.⁷⁰

Quien primero comprendió la necesidad de ir más allá de la expansión fue el arquitecto alemán Josef Stüben, con su idea de reconsiderar la estructura y funcionamiento de la ciudad como un todo. En 1890 publicó *Städtebau* con sucesivas ediciones en

⁶³ Publicada originalmente en 1898 como: *To-morrow: a Peaceful Path to the Real Reform*.

⁶⁴ Ver: Carol A. Cristensen, *The American Garden City and the new towns movement*, Ann Arbor, UMI Research Press, 1986.

⁶⁵ Stephen V. Ward, *The Garden City: an enduring model for sustainable urbanization*, <http://web.mit.edu/dusp/chinaplanning/paper/ward%20abstract.pdf>

⁶⁶ Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 109.

⁶⁷ *Ibidem*, pp. 123 y ss. y Gustav Theodor Fritsch, "Vorwort", en *Die Stadt der Zukunft*, http://www.tu-cottbus.de/theoriederarchitektur/D_A_T_A/Arcl. Revisado el 3 de octubre de 2011.

⁶⁸ Ward, *Planning the Twentieth-Century City*, op. cit., p. 27.

⁶⁹ *Idem*. Puede traducirse como "Expansiones urbanas: su liga con problemas técnicos y económicos y con la reglamentación de edificios".

⁷⁰ *Ibidem*, pp. 27-28.

1907 y 1924, que ampliaron considerablemente ese texto y dieron cuenta de los avances de la técnica durante aquellos años, llegando a convertirse en un manual imprescindible en la planificación. En su primera parte trata sobre los principios fundamentales, identificando las necesidades que debe resolver: vivienda, tráfico y edificios públicos. En la segunda, desarrolla los elementos del plano de ciudad, como calles, barrios y plazas. La tercera parte está reservada a la ejecución del plano. La cuarta, trata sobre cada una de las instalaciones. Finalmente la última parte está dedicada a los elementos arbolados.⁷¹

Como se ha dicho, la ciudad jardín se convirtió en un modelo para lograr la descentralización metropolitana. Algunos principios fundamentales fueron ampliamente difundidos y condensados con otras ideas, resultando nuevas formas de desarrollo, con diversos grados de semejanza con el modelo original; sin embargo, la confusión más recurrente fue igualar la ciudad jardín de Howard con el barrio jardín suburbano. Así, esos principios, aplicados a ciudades existentes, aportaron el concepto de suburbio jardín, que pronto suplantó al modelo original. Un ejemplo de la mutación fue *Hampstead Garden Suburb* (1906), edificada al norte de Londres, con diseño de Unwin y Parker, la cual representó la primera propuesta de expansión urbana. Este suburbio jardín no tenía industria y no dependía, totalmente, de las estaciones del Metro cercanas, que se abrieron, precisamente, cuando la zona estaba siendo planificada.

Hacia 1912, un matiz en ese tipo de conjuntos habitacionales lo brindó Unwin, cuando recomendó la construcción de “ciudades satélites” cerca de grandes urbes, es decir, suburbios jardín en los alrededores, que dependían de la ciudad para el trabajo, las cuales iban a ser la solución al crecimiento continuo de Londres.⁷² El plan general de *Wythenshawe*, en Manchester, proyectado por Parker en 1930, era una ciudad satélite separada de la ciudad principal por un estrecho cinturón verde (*greenbelt*), en la que se proyectaron tiendas y otras instalaciones comunales, basadas en un asentamiento que crecería a más de 100,000 habitantes, que vivirían principalmente en casas hechas por el municipio. Se contempló, tam-

bién, una cantidad considerable de viviendas privadas y habría una industria local para que parte de la población pudiera trabajar cerca de su hogar.

Para el *Regional Plan of New York and its Environs*, Clarence Perry hizo una contribución conceptual muy influyente con relación a la vivienda, la unidad vecinal. El urbanista sugirió una base física para la planificación de comunidades residenciales interconectadas, diseñadas en relación con las escuelas, tiendas y otras instalaciones. Este dispositivo pragmático constituyó una pieza deliberada de ingeniería social, que ayudaría a las personas a alcanzar un sentido de identidad con la comunidad y con el lugar. La idea principal desarrollada por Perry era la de barrio y fue practicada por los planificadores británicos, después de la segunda Guerra mundial. Parker adaptó, igualmente, algunas de las más recientes ideas del pensamiento estadounidense sobre los barrios residenciales y los *parkways*, mismos que se adoptaron muy pronto en el Reino Unido, como resultado del intercambio frecuente del cruce del Atlántico de personajes como Thomas Adams y Raymond Unwin.⁷³

De la expansión practicada por medio de unidades vecinales sobresalen algunas ciudades, cuyo diseño interpreta el modelo de Howard, siendo los más importantes experimentos los planteados por Clarence Stein y Henry Wright. El primer intento fue *Radburn* (1929) en Nueva Jersey, que se convirtió en el modelo más influyente, el cual condujo al florecimiento de las nuevas ciudades americanas, décadas más tarde, actualizando la ciudad jardín para la era del motor. *Radburn* introdujo la escuela primaria en el barrio, ubicó el parque como su corazón, tomó en cuenta el concepto de ocio y separó el tráfico, integrando en forma segura el automóvil en el diseño; y fue vendido como si fuera un barrio residencial más de las afueras:

Concebida dentro de una súper manzana mucho mayor de lo que entonces era típico en las ciudades estadounidenses, la vivienda da la espalda a la calle de cara al parque interior, que es accesible sólo para los peatones y todas las instalaciones comunales pueden alcanzarse sin necesidad de cruzar las avenidas.

⁷¹ *Ibidem*, p. 28.

⁷² Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., 117-119.

⁷³ Ward, *Planning the Twentieth-Century City*, op. cit., p. 107.

Radburn fue prevista como una ciudad jardín, de la cual sólo una parte fue construida. Dio su nombre a un diseño residencial distintivo y muy influyente, que ofrecía la segregación completa de los peatones y los vehículos; constituyó la actualización de la ciudad jardín para la era del motor.⁷⁴

Forest Hill Gardens (1926) en New York fue otro proyecto inspirado en la ciudad jardín, que permitió a Perry desarrollar el concepto de unidad vecinal. Peter Hall explica que su extensión vendría señalada por el área que la escuela elemental indicara, y por tanto, dependería de la densidad poblacional; sus elementos centrales serían la escuela y los campos de juego, lugares a los que se podría acceder a pie y que no estarían más allá de media milla de distancia; las tiendas locales, situadas en los extremos de los diversos barrios, no quedarían más allá del cuarto de milla; también habría un punto central o espacio común que serviría para fortalecer las instituciones de la comunidad.⁷⁵

En 1927, el despacho *Stein and Wright* separó completamente el tráfico peatonal del tráfico de vehículos, al diseñar el conjunto habitacional llamado *Safetyhurst* en Queens, Nueva York. Otro proyecto del despacho fue *Sunnyside Gardens*, cerca de Manhattan, planteado a partir de grandes súper manzanas (*superblocks*) libres de tráfico, con la idea de crear jardines interiores de gran extensión.⁷⁶ *Sunnyside* introdujo la súper manzana habitacional e incorporó algunos de los primeros callejones (*cul de sac*) en Estados Unidos, debido a que se pensaba que eran los lugares más seguros para vivir, porque evitaban el tráfico.⁷⁷

Un experimento más fue *Fairlawn* en New Jersey, a la manera de *Sunnyside Gardens*, proyecto que se planteó a partir de grandes súper manzanas libres de tráfico, con la idea de crear extensos jardi-

nes interiores. Su éxito radicó en haber introducido tres principios de planificación norteamericanos, derivados del *Plano Regional de Nueva York*: la unidad vecinal, la carretera parque (*parkway*) y la trama *Radburn*, diseñada explícitamente para separar el tráfico con un sistema de sendero peatonal, que no cruza ninguna avenida.

Durante el periodo de entre guerras, las viviendas para las clases trabajadoras, en Inglaterra, se convirtieron en una responsabilidad pública. En la periferia de las urbes, se construyeron grandes ciudades satélites de más de un millón de casas, la mayoría unifamiliares y con jardín propio. Con métodos poco convencionales, el país se llenó estas ciudades, muchas de las cuales eran enormes, pues superaban los 30,000 habitantes y se ubicaban a una distancia considerable de la ciudad madre, unidas por medio del tranvía, autobús o ferrocarril.⁷⁸ En un principio se construyeron, también, casas unifamiliares, tratando de ahorrar terreno por medio de una cuidadosa planificación.

En el rubro de vivienda se edificaron grandes complejos habitacionales con alta densidad, tanto a cargo de empresas privadas como de los municipios, y pronto aparecieron grandes bloques de apartamentos de varios pisos con diseños modernistas e innovadores.

• *Circulación local*

Si bien hubo gran interés en las avenidas y *freeways* que unían ciudades o sus partes, se prestó mucha más atención a las vialidades en las unidades vecinales; por ejemplo, las ciudades jardín o suburbios jardín estaban unidos, a la ciudad madre, por vías preestablecidas o construidas para ello; sin embargo, dentro de ellas se creó un sistema circulatorio propio, tal y como hemos visto en las propuestas de expansión urbana. Por ello, podemos decir que en el urbanismo moderno expansión, circulación, transporte y vivienda fueron de la mano.

La circulación en la ciudad jardín fue diseñada como un modelo concéntrico con espacios abiertos, parques públicos y seis bulevares radiales de 37 m de ancho, extendiéndose cada uno a partir del centro. La

⁷⁴ *Ibidem*, p. 119.

⁷⁵ Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 134.

⁷⁶ Ward, *Planning the Twentieth-Century City*, op. cit., p. 117.

⁷⁷ Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., 134 y ss. Un ejemplo de la aplicación del modelo de esas unidades vecinales en México es la Unidad San Juan de Aragón, diseñada por el arquitecto Enrique Cervantes. Ver: Alejandrina Escudero, "El conjunto urbano San Juan de Aragón", en *El espacio habitacional en la arquitectura moderna. Colonias, fraccionamientos, unidades habitacionales, equipamiento urbano y protagonistas*, Enrique Ayala y Gerardo Álvarez (coord.), México, UAM-Xochimilco, 2013, pp. 187-202.

⁷⁸ Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 118.

trama *Radburn* aportó al modelo británico la manera de tratar la circulación vehicular y peatonal.

La organización jerárquica de las vías de tráfico —que se usó aquí por primera vez— resulta fácil y natural. Las casas, relativamente sencillas, se agrupan de manera agradable en las cortas calles sin salida [*cul de sac*], que hay a lo largo de las carreteras de distribución. [...] Las viviendas escondidas bajo la rica vegetación de New Jersey, parecen surgir de la propia tierra. El espacio central al aire libre, con sus caminos curvados que pasan por debajo de rústicos puentes y están reservados a peatones y ciclistas, tiene aspecto de naturaleza informal.⁷⁹

Esa traza así mismo fue heredera del diseño orgánico de *Central Park*, con su sistema de caminos, que se convirtió en una fuente de inspiración para la urbanización de ciudades estadounidenses.⁸⁰ La revista mexicana *Planificación* se refirió a ella así:

Radburn es la primera ciudad que se traza con el fin de resolver en forma científica los problemas existentes de tráfico y de seguridad pública, creados por el aumento siempre constante de vehículos automotores. En vez de seguir los sistemas de trazo de parrilla o de tablero de ajedrez diseñados para la época del coche tirado por caballos se ha establecido un nuevo sistema de trazo para satisfacer las nuevas condiciones creadas por el automovilismo.

Bajo este plan los habitantes de *Radburn* tienen un sistema separado de veredas independientes del sistema de caminos del automóvil, contando, además, con un parque que ocupa el centro de cada manzana importante donde los niños y los adultos pueden caminar y jugar con absoluta seguridad. Los niños pueden ir a la escuela o al parque sin atravesar ninguna calle.⁸¹

Otro modelo importante fue *Forest Hill Gardens*, en el que la definición de los límites de la unidad vecinal fue mediante las calles, lo suficientemente anchas

como para poder permitir la circulación vehicular a su alrededor; y la red interior de calles estaría pensada a manera de facilitar la circulación interna y evitar el tráfico pesado.⁸²

El control sobre el uso del suelo o zonificación

Muchas de las ideas sobre la zonificación surgieron en Alemania. La principal se relacionaba con el uso del suelo y el control de la altura de los edificios, lo que proporcionaba mayor seguridad y garantías al inversor. En el primer Congreso Nacional sobre Planificación de Ciudades (*The National Conference on City Planning*), celebrado en Washington en 1909, se abordaron esos temas, y se tomó la decisión de seguir el modelo germano de zonificación, que combinaba el uso del suelo con la altura de los edificios, mismo que fue incorporado a las ordenanzas de Nueva York de 1916. De la legislación inglesa, Estados Unidos adoptó la noción de que el Estado tenía derecho de regular el uso privado de la propiedad, con la finalidad de garantizar la salud, la seguridad, la moral, la comodidad, la utilidad y el bienestar de la comunidad. John Nolen argumentaba que la zonificación pretendía esencialmente conseguir mejoras cívicas que no interfirieran con los intereses creados.⁸³

En términos generales, la zonificación fue concebida como un instrumento para la subdivisión urbana, con el propósito de regular los usos, la densidad de población, el tamaño de los lotes, el tipo de estructuras, considerándose como un dispositivo legal que permitiría implementar las propuestas establecidas en un plan. De esta manera, estará necesariamente basada en un plan de usos del suelo.

La zonificación en Estados Unidos tuvo un sentido eminentemente pragmático, ya que era buena para los negocios, daba mayor seguridad, estabilizaba el valor de la propiedad, ofrecía garantías al inversionista, evitaba la depreciación de las localidades establecidas y, más aún, ubicaba a los grupos sociales “indeseables e inmigrantes en su lugar”, como aquí se expresa: “La finalidad básica de la zonificación es mantenerlos en el espacio que les corresponde, es decir, fuera. Si estuvieran adentro, entonces el objetivo sería confi-

⁷⁹ *Ibidem*, pp. 135-136.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 73.

⁸¹ S. a., “*Radburn*, una ciudad nueva”, en *Planificación*, t. II, núm. 14, ene-mzo. de 1929, p. 25.

⁸² Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 135.

⁸³ *Ibidem*, pp. 68-69.

narlos en áreas limitadas. La identidad exacta de ellos va variando según el país; pudiendo ser negros, latinos y la gente calificada de pobre. Católicos, judíos y orientales han sido objeto de esta práctica en muchos sitios. También lo son los ancianos cuando necesitan viviendas públicas.”⁸⁴

En la década de 1920, ese sistema fue utilizado para mantener a “toda esa gente” fuera de los nuevos barrios residenciales suburbanos, que habían empezado a ser construidos a lo largo de las líneas del tranvía y del metro, y en zonas centrales de las ciudades. La zonificación ejercía, así, un control sobre el uso de suelo, dividiendo a la ciudad en zonas residenciales, industriales, comerciales y funcionó también como un instrumento de marginación de grupos sociales.

Belleza y eficiencia urbana

Embellecer la ciudad fue otro de los conceptos practicado por profesionales europeos y americanos, concepto que pronto se vio ligado al de eficiencia urbana. El primer gran referente fue Haussmann, quien no sólo trazó calles y creó los equipamientos adecuados, sino también intervino en el aspecto estético de los inmuebles públicos y privados. En el frente de la calle, el francés procuró un diseño arquitectónico homogéneo, ya que el inmueble no era autónomo y debía lograr un aspecto unificado con otros edificios. Se favorecía, así, la colocación de una tipología, que llevaba a su término la evolución clásica del edificio parisino hacia una fachada característica, que se organizaba alrededor de líneas horizontales enérgicas que, a menudo, se extendían de un edificio a otro: balcón y cornisa. Esa alineación perfecciona fachadas, sin retiradas ni salientes importantes, corriendo el riesgo de la uniformización de ciertos barrios. De esa manera, las calles producían un efecto monumental, que dispensaba a los edificios el recurrir a la ornamentación.⁸⁵

Un cambio notable en las ideas sobre el aspecto de las ciudades tuvo lugar durante la década de 1890, asociado a las propuestas de Camilo Sitte en su libro

El arte de construir las ciudades, quien por primera vez insertó criterios estéticos en la nueva práctica del urbanismo. En su obra insta a construir las ciudades sobre una trama irregular salpicada de espacios abiertos en forma de plazas. Sitte critica el urbanismo de la época debido a su excesiva focalización en la planta, en detrimento de la dimensión vertical de las ciudades; reprocha la rigidez y la esterilidad del urbanismo racionalista frente a la riqueza formal y espacial de los diseños antiguos; renuncia a los principios de la ortogonalidad y de la simetría; y defiende los espacios irregulares y la organicidad en el diseño de la ciudad.⁸⁶

La concepción espacial de Sitte apunta hacia una composición de las secuencias edificadas concatenada y orgánica, en contra un urbanismo técnico e ingenieril. Su análisis es puramente formal o estético, sin detenerse en examinar las circunstancias históricas que lo habían producido, aunque advierte un antagonismo entre lo pragmático (esencialmente los problemas de tráfico) y lo pintoresco, situándose en favor de lo segundo. La obra de Sitte tuvo gran influencia en el urbanismo europeo de su época pero el movimiento moderno rechazó sus postulados, y no sería sino hasta el advenimiento del posmodernismo, en la segunda mitad del siglo xx, cuando sus teorías cobrarán vigencia.

Los movimientos estadounidenses *City Beautiful* y *White City* contribuyeron, también, con ideas sobre belleza y monumentalidad. De acuerdo con Kia Tehranian:

El embellecimiento cívico desempeñó una función política e ideológica; simbolizaba los ideales cívicos estadounidenses del cambio del siglo, cuando la afluencia de millones de inmigrantes de Europa Oriental y del sur amenazaban la existencia de las clases media y alta existentes [...] A través de la creación de espacios cívicos monumentales, prestigiosa arquitectura clásica ya consagrada, majestuosos bulevares y hermosas esculturas, el movimiento *City Beautiful* pretendió crear un sentido de orgullo cívico, patriotismo y respeto por el *statu quo*. Fue en este marco que el movimiento *City Beautiful* contribuyó a la hegemonía, o liderazgo,

⁸⁴ F. J. Popper, *The Politics of Land-Use Reform*, Madison, University of Wisconsin Press, 1969, citado por Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 70.

⁸⁵ Ward, *Planning the Twentieth-Century City*, op. cit., pp.12-13.

⁸⁶ *Ibidem*, p. 29.

de las clases altas, precisamente las clases que hicieron posible ese movimiento.⁸⁷

El *City Beautiful* reunió a diversos profesionales, entre arquitectos de paisaje, diseñadores y escultores, aunque fueron los arquitectos, a decir de la investigadora, dotados con un conocimiento interdisciplinario de los espacios físicos y sociales, los que suministraron los primeros planos reguladores para la reorganización de las ciudades americanas. Daniel H. Burnham, el más activo líder y defensor del movimiento, argumentaba que “la belleza siempre ha beneficiado más que cualquier otra comodidad”.⁸⁸

Los discursos y prácticas europeos, igualmente, dieron un fuerte empuje al movimiento de la ciudad eficiente o funcional (*City Functional*) que, de acuerdo con Mel Scott, fue en cierto modo el resultado lógico de un soplo social que se había filtrado, mediante el movimiento *City Beautiful*, preocupado por los espacios públicos, transporte y terminales. Ese nuevo enfoque, expuesto abiertamente desde 1911, insistió en la eficiencia urbana, por lo que hubo un gran énfasis en el transporte y en un desarrollo ordenado, y con el tiempo, se introdujo cada vez más la idea de la zonificación.⁸⁹ Tanto para John Nolen como para George B. Ford, la ciudad funcional era aquella en la cual el ciudadano podría disfrutar de buena vivienda y un saludable y agradable ambiente residencial, transporte eficiente, calles bien planeadas, parques, extensos espacios de recreo y servicios adecuados para la industria y el comercio. Hacia 1910, Nolen, expresaba: “Las características más importantes de la planificación urbana no son los edificios públicos, ni los caminos del ferrocarril, los parques o los patios de recreo, lo son la ubicación de las calles, el alineamiento de las manzanas, la subdivisión de la propiedad en lotes, los reglamentos para los edificios y la vivienda para el pueblo.”⁹⁰

Con el movimiento *City Functional*, el crecimiento metropolitano estimuló una gran avanzada

de acciones, centradas en el discurso dominante de la eficiencia urbana. Así, en Estados Unidos, “Las principales preocupaciones de los planificadores de la ciudad fueron las carreteras y el transporte, el uso de la tierra y la densidad de zonificación, los parques y los centros cívicos. Las mayores preocupaciones sociales de la planificación europea de entre guerras, notable en el campo de la vivienda, fueron apenas aparentes.”⁹¹ Las nociones de belleza y eficiencia urbana penetrarán el pensamiento urbanístico y marcaron definitivamente el pensamiento de Contreras, como se verá más adelante.

Las escalas

Si bien la ciudad fue el espacio nuclear de la planificación, los problemas de expansión trajeron reflexiones sobre las escalas: ciudad, región, incluso, nación. De acuerdo con Theodora Kimball: “La ciudad no es una en cosa sí misma; es una parte vital de la región en la que se encuentra. En muchos aspectos, los intereses de cada zona de la región están íntimamente ligados, y el bienestar de cada una depende del bienestar del todo, así como los intereses de las regiones y los estados están unidos por intereses nacionales y su bienestar depende de la integridad y la prosperidad de la nación.”⁹²

Según Hall, la ciudad-región nació en Estados Unidos de ideas que surgieron en Europa. El iniciador fue Patrick Geddes, cuyas propuestas ejercieron enorme influencia, en particular en el *New Deal* de los años treinta. La planificación debía empezar, según el escocés, con un estudio de los recursos de la región natural, de las respuestas humanas a esos recursos y de la complejidad del paisaje cultural resultante.⁹³ De ese planteamiento se derivaron dos principios fundamentales: el *survey* y el postulado “estudiar antes de planificar”.⁹⁴ Para el teórico, la región era algo más que un objeto de estudio: ella permitía tener una base para la reconstrucción total de la vida social y política. Su contribución al urbanismo se basa firmemente en

⁸⁷ Kia Tehranian, *Modernity, Space, and Power*, op. cit., p. 84.

⁸⁸ *Idem*.

⁸⁹ Mel Scott, *American city planning since 1890. A History commemorating the Fiftieth Anniversary of the American Institute of Planners*, Berkeley, Los Ángeles, *University of California Press*, 1971, p. 123.

⁹⁰ Citado por Scott, *American city planning*, op. cit., p. 127.

⁹¹ *Ibidem*, p. 115.

⁹² Kimball, *Manual of Information*, op. cit., p. 3.

⁹³ Citado por Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 149.

⁹⁴ *Survey* se puede interpretar como paisaje natural o región. En este trabajo optamos por esta última acepción.

el estudio de la realidad. El análisis inmediato de los patrones de asentamiento y el entorno económico local lo llevó a salirse de los límites de la ciudad —la *urbs* por excelencia—, y considerar a la región natural, como la base para la planificación. En un periodo en el que para la mayoría de los profesionales del urbanismo lo importante era el diseño cívico —una suerte de arquitectura aplicada—, las ideas de Geddes fueron totalmente revolucionarias. Al momento de sus reflexiones, la descentralización ya estaba por entonces provocando que las ciudades se extendieran libremente, bajo la presión de las fuerzas económicas y sociales, y si eso estaba sucediendo —y seguiría así—, la planificación debía incluir no sólo a la ciudad, sino a la región, incluso a la nación.

Geddes observaba, asimismo, que las nuevas tecnologías (neotecnologías), como la energía eléctrica y el motor de combustión interna, estaban haciendo que las ciudades se dispersaran y se formaran grandes conglomeraciones. Al respecto, argumentaba: “Será necesario encontrar un nombre para esas ciudades-región, es decir, esa suma de ciudades. No las podemos llamar constelaciones; conglomeración ya parece más adecuado, pero puede resultar poco apreciativo; ¿qué me dicen de conurbación?”⁹⁵

Lewis Mumford siguió y llevó más allá las ideas del escocés, adaptadas a la realidad estadounidense.

La planificación regional no se pregunta sobre la extensión de la zona, que puede ponerse bajo el control de la metrópolis, sino de qué modo la población y los servicios cívicos pueden distribuirse de manera que permitan y estimulen una vida intensa y creativa en toda la región —considerando que una región es un área geográfica que posee una cierta unidad de clima, vegetación, industria y cultura. El regionalista tratará de planificar este espacio de modo que todos los lugares y fuentes de riqueza, desde el bosque a la ciudad, desde las montañas al mar, puedan desarrollarse equilibradamente y que la población esté distribuida de modo que utilice sus ventajas naturales en lugar

de anularlas y destrozarlas. Contempla a la gente, la industria y la tierra como una sola unidad...⁹⁶

El primer gran proyecto regional desarrollado en la década de 1920 fue el *Regional Survey of New York and its Environs*, que abarcaba la extensión más grande que cualquier otro hubiera comprendido, esto es, 5,000 millas cuadradas, en cuatro estados de la unión americana, e incluía casi nueve millones de personas. Ese plan estuvo a cargo del inglés Thomas Adams, quien expresaba que ningún proyecto de planificación urbana podría ser satisfactorio si no se hacía con la debida atención al desarrollo regional de la zona en la que se situaba.

En Inglaterra se empezó a aplicar la escala regional, a causa de la expansión. Para Londres, Abercrombie preparó el proyecto *Greater London Regional Planning*, teniendo como consejero técnico a Unwin, en el que destacaba un estrecho cinturón verde (*greenbelt*), en torno al área edificada de esa ciudad, con espacios para parques y zonas de recreo. A lo largo del cinturón podría construirse una carretera-parque orbital, en cuya parte exterior se definirían áreas edificables, de modo que reservara espacios para la creación de zonas verdes públicas.⁹⁷

La planificación regional tuvo un enorme impacto, a diferencia de la nacional, ya que en la práctica poco se abordó un país en su totalidad; sin embargo Herbert Hoover defendía su potencial así: “Ha llegado el momento de nuestro desarrollo nacional, ya que debemos tener un programa nacional definitivo para resolver nuestros grandes problemas de ingeniería, como el transporte ferroviario y náutico, los suministros de agua para el riego, la provisión de combustible a futuro y el desarrollo y distribución de la energía eléctrica, todo ello clama por una orientación nacional de amplios alcances. Debemos crear un sentido de ingeniería a disposición de toda la nación.”⁹⁸

En 1923, W. H. Manning publicó *A National Plan Study Brief*, como suplemento de la revista *Landscape Architecture*, que para Kimball era “La publica-

⁹⁵ Patrick Geddes, *Cities in Evolution*, Londres, Williams and Norgate, 1915, citado por Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 156.

⁹⁶ Citado por Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 162.

⁹⁷ En nuestro país, la solución de construir un cinturón verde alrededor se debe a Quevedo, planteado para la ciudad de México, y a Contreras, para la ciudad de Taxco.

⁹⁸ Hoover, citado por Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 173.

ción más importante sobre el tema, siendo el breve resumen de un estudio no publicado.⁹⁹ Años más tarde, en 1928, esa autora incluyó, en su bibliografía, dos proyectos de planificación nacional, uno de 1925, el *National Planning Project for the Republic of Mexico* (Proyecto de Planificación para la República Mexicana) de Carlos Contreras y otro de 1926, *A Nation Plan, a Basis for Coordinated Physical Development of the United States of America* de C. Kehr, publicado por la Universidad de Oxford.¹⁰⁰

El campo en la ciudad

Las zonas verdes constituyeron una preocupación constante en los proyectos y experiencias urbanísticas, cuya escala va desde un jardín para la casa habitación hasta las reservas forestales y los parques nacionales y, entre ellos, los espacios libres, las plazas, los parques y los *parkways*. Aunque ya en el siglo XIX se habían impulsado grandes espacios verdes tanto en las ciudades como en la periferia.

De acuerdo con Kia Tehranian, los primeros urbanistas estadounidenses, muchos de ellos arquitectos y arquitectos de paisaje, coincidieron con el trascendentalismo, vinculado al amor por la naturaleza y a las tradiciones americanas anti urbanistas. Su discurso giraba en torno a tres polos ideológicos. En el primero, se creía que la naturaleza ofrecía un camino ejemplar y que podría ser reproducida en la organización espacial de la ciudad. El segundo, se relacionaba con el orgullo cívico y la identidad, arraigados en la cultura dominante, al recrear espacios de la arquitectura occidental, esto es, del estilo neoclásico. El tercero, decía que las ciudades americanas tendrían que anclarse en las necesidades de los sistemas industrial y económico de su momento.¹⁰¹

Varios movimientos formaron la escuela llamada *American City Planning*,¹⁰² y sus más significativos proyectos se basaron en la creencia del impacto del

medio ambiente en el comportamiento y bienestar humano, que propagó principalmente el *Park Movement*, un discurso plural, basado en la variedad de funciones inherentes a los parques, lo que se reflejó, en el discurso dominante de su tiempo, por su reacción contra la industrialización urbana y sus consiguientes problemas. Kia Tehranian indica:

En el siglo XIX, los parques fueron valorados por el alivio físico que ofrecían en contra de las enfermedades contagiosas; las fuerzas democráticas que lograron frente al desorden urbano; los espacios para el recreo proporcionados a las clases altas; las oportunidades recreativas que ofrecieron a las masas trabajadoras; y el alto valor que dieron a las propiedades colindantes. A finales del siglo XIX el discurso sobre los parques urbanos se intensificó y ahora el elemento esencial del *Park Movement* se halló en el ejercicio de los controles normativos y el estricto orden [...] todo diseñado para imponer los valores civilizados y el orden en las ciudades estadounidenses.¹⁰³

Tanto en Europa occidental como en Estados Unidos, la creación de grandes espacios abiertos y verdes creció por varios motivos, entre ellos, la protección física y mental de los residentes y la creación de un orden social, en un contexto amenazado por las zonas industrializadas. Al glorificar las virtudes de la vida rural, su intención fue proporcionar un paisaje del campo a la clase trabajadora, a través de la transformación de la ciudad, en un medio ambiente más sano y un control social a través de la recreación. Ese movimiento pretendía ayudar a la ventilación de zonas congestionadas, aliviar viviendas inmundas, ofrecer recreación, aumentar del valor de la tierra y ofrecer un escape hacia una vida suburbana utópica.

Hacia la década de 1870, en Estados Unidos surgió la propuesta de integrar los parques al proceso de planificación de la ciudad. La figura fundamental en esa transformación fue Frederick Law Olmsted, con su diseño de *Central Park* en Nueva York, cuyo éxito resaltó la necesidad de parques urbanos y se convirtió en parte de la conciencia americana. Edward H. Bennett establece los beneficios de los parques:

⁹⁹ *Idem.*

¹⁰⁰ Kimball y McNamara, *Planning Information up-to-date*, *op. cit.*, p. 83.

¹⁰¹ Kia Tehranian, *Modernity, Space, and Power*, *op. cit.*, p. 67.

¹⁰² El llamado *American City Planning* estaba formado por varios movimientos y entre y entre ellos lucharon por la hegemonía; podemos citar el *Park Movement*, el *City Beautiful* y *City Functional*, entre otros.

¹⁰³ Kia Tehranian, *Modernity, Space, and Power*, *op. cit.*, p. 70.

Acerca a todas las clases sociales.

Aumenta la belleza de una ciudad.

Cultiva el buen gusto del público. Estimula y beneficia la salud.

Sus árboles absorben los gases venenosos y purifican la atmósfera.

Proporciona oportunidades para el recreo y descanso de sus habitantes, especialmente los niños.

Constituye una forma permanente de inversiones para la ciudad, y merece el apoyo entusiasta de todos los ciudadanos dotados de un fuerte espíritu cívico.¹⁰⁴

Algunas ciudades se sumaron a la creación de sistemas de parques y reservas forestales, entre ellas Minneapolis (que “cuenta con el sistema de parques más bello del mundo”), Boston, Chicago, Viena y Berlín, ciudades, que empezaron a atender ese rubro a partir de las dos últimas décadas del siglo XIX.¹⁰⁵

La circulación y el transporte

En Alemania, arquitectos e ingenieros pusieron al transporte en el eje de la planificación, ya fuera por tierra, agua o ferrocarril, y anunciaron el trazado de calles como el primer paso. En la década de 1870, la circulación y el tránsito fueron la prioridad para los funcionarios de la ciudad, ya que las presiones traídas por el rápido crecimiento se exacerbaban por la concentración de las actividades comerciales en el centro y por la densidad de la población; las calles estrechas y sinuosas de las ciudades medievales, siempre abarrotadas, ya estaban asfixiadas con peatones y vehículos.¹⁰⁶

La clave para la expansión fue el transporte. Originalmente, muchos barrios suburbanos fueron creados a partir del ferrocarril. Más tarde, los tranvías, *subways*, autobuses y vehículos de combustión interna entraron en la competencia. El desarrollo de los ferrocarriles, de hecho, inició la revolución en el transporte, que pronto centró su atención en las calles

de las ciudades. En general, ese tipo de transporte estimuló el crecimiento, en tanto la ubicación de las líneas y las estaciones promovieron nuevas concentraciones de zonas comerciales e industriales. Otra innovación fue el Metro, que siguió en importancia a los traslados masivos dentro de la ciudad.

Para abordar el tema de arterias, calles y avenidas habrá que empezar, igualmente, por las propuestas del siglo XIX; en particular, las enseñanzas del prefecto de París y las experiencias alemanas y estadounidenses que inspiraron los trabajos del siglo XX. Haussmann inició la destrucción del París medieval, con la demolición de fortificaciones para ofrecer así una nueva estructura urbana, por medio de una red de grandes bulevares y lugares de circulación donde ellos confluían. La llamada *grande croisée* mejoró las comunicaciones, de norte a sur y oriente a poniente, de París. En adición, los arreglos en las avenidas principales al sur de París y las calles diagonales en la zona central, en gran medida, continuaron aun después de su tiempo como funcionario.

En las remodelaciones de calles se defendía tanto las vías curvas como las rectas. En 1895, el ingeniero alemán William Paul Gerhard, al comparar las vialidades europeas con las estadounidenses, argumentaba que, en materia de su diseño, había una enorme diferencia entre las ciudades europeas y las estadounidenses, ya que las primeras son

...como regla, mucho más atractivas; los lugares de interés son grandiosos; las perspectivas de las calles son hermosas y versátiles; [...] los edificios monumentales están ubicados con gran preeminencia; las vías navegables son más pintorescas; y la mayoría de las vistas ofrecen jardines, parques y filas de árboles que embellecen las calles. Comparadas con las europeas, las calles de las ciudades estadounidenses carecen de efectos arquitectónicos; tenemos demasiadas hileras de casas, tediosas, estúpidas y monótonas, cada una idéntica a la casa vecina; y en las zonas de negocios, los feos rascacielos de muchas de las tiendas no permiten el paso de la luz del día, del azul del cielo y del aire puro; y hay una falta de escenarios y perspectivas de los siempre variantes horizontes y de las expresiones y las emociones de la belleza. De

¹⁰⁴ Edward H. Bennet, “Algunos datos sobre parques y reservas forestales”, en *Planificación*, t. I, núm. 1, septiembre de 1927, p. 17.

¹⁰⁵ *Idem.*

¹⁰⁶ Brian Ladd, *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*, Cambridge, *Harvard University Press*, 1990, p. 85.

todo esto, creo firmemente, que tenemos mucho que aprender de las antiguas ciudades de Europa.¹⁰⁷

Para la planificación de los barrios suburbanos, en Londres surgió una reglamentación municipal sobre las calles, llamada “calles reguladas” (*by-law streets*), que representó un notable adelanto, ya que prescribía una coherencia formal, espacios abiertos eran generosos y dispuestos de manera flexible. Sin embargo había largas calles en línea recta sin que nada rompiera su monotonía. De ahí que la crítica de las calles reguladas decía que, a menudo, eran tan regulares “que no poseen esa línea de la belleza que es la curva”.¹⁰⁸ Si bien la función de las calles era la circulación, se reflexionó sobre otras funciones relacionadas con la higiene y la estética.

En Estados Unidos, en particular, el automóvil fue una preocupación constante que produjo enormes innovaciones. El primer centro comercial diseñado para el acceso en automóvil apareció en 1922 en la ciudad de Kansas, llamado *Country Club Plaza*; la primera intersección de trébol fue construida en *Lincoln Highway* cerca de *Jersey City*; el primer tramo extendido de carretera totalmente dividida se levantó en Detroit en 1932; en 1935 se empezó a usar el parquímetro en la ciudad de Oklahoma. Los más grandes desarrollos carreteros, comparables a los de Alemania e Italia, se pusieron también en marcha, siendo Nueva York, Los Ángeles y Detroit las principales innovadoras. A finales de la década de 1930, la primera fue líder mundial en la construcción de autopistas urbanas en toda la región, concebidas por la *Regional Plan Association* e implementada por Robert Moses.¹⁰⁹ Inaugurado en 1937, el *Henry Hudson Parkway* fue considerado como la primera autovía urbana del mundo: “Era una carretera dividida en varios carriles con acceso limitado y sin desarrollo de fachada. En 1928 el nuevo término “*freeway*” había sido acuñado por Edward Bassett, asesor jurídico del *Regional Plan of New York*, para describir tales carreteras. Es cierto que todavía había una conexión

del parque en el esquema del gran parque *Riverside*; sin embargo, su posición estratégica había facilitado desplazamientos de automóviles en el corazón de la ciudad de Nueva York.”¹¹⁰

El tema de los parques, uno de los más destacados en los inicios de la planificación en los Estados Unidos, se ligó con el de las vialidades. En Nueva York, los cambios importantes parecían ser, al principio, más sobre parques, que sobre carreteras. Frederick Olmsted padre, entre otros, promovió la noción de los *parkways* que combinaban las características del parque y de la carretera pero, a medida que el tráfico de vehículos crecía, esa idea cambió gradualmente. El movimiento en esa dirección fue fuertemente alentado por el *Regional Plan of New York and its Environs* (RPNY), y sobre todo, por la enérgica personalidad de Robert Moses. Ward argumenta que “la propuesta del RPNY incluyó un amplio sistema de autopistas y grandes parques alrededor de la periferia del área metropolitana. La ferocidad e influencia política de Moses consiguieron que se construyeran a una velocidad extraordinaria.”¹¹¹

Se crearon, igualmente, grandes parques estatales, provistos por impresionantes *parkways* y carreteras de peaje privado, que permitían en acceso rápido al tráfico automotriz en la ciudad. Los primeros *parkways* de Nueva York —por ejemplo el *Bronx River Parkway* (1914) y las obras realizadas por Moses en la década de 1920— eran carreteras de acceso limitado sólo para el tránsito de coches privados y deliberadamente diseñadas para ofrecer una experiencia placentera. En *Wythenshawe*, una genialidad de Barry Parker, comenta Hall, fue combinar ese tipo de vía con la tradición del *parkway*, inaugurada por Olmsted y ampliamente utilizada a comienzos del siglo por los urbanistas de la tradición de la *Beautiful City*, el *parkway* como vía de acceso a áreas residenciales y a parques cívicos: “Estas carreteras [...] se situarían a lo largo de los parques y no admitirían edificaciones en sus márgenes. Fueron pensadas para limitar parques ya existentes, futuras zonas de recreo, campos de juego de las escuelas, bosques, zonas de matorrales y montes, campos de golf, márgenes de los ríos y cualquier espacio que permitiera aumentar su

¹⁰⁷ William Paul Gerhard, “The Laying-out of Cities and Towns”, en *Journal of the Franklin Institute* 140, agosto 1895, en John Reps, *Urban Planning 1794-1918*, <http://www.library.cornell.edu/Reps/docs/homepage.htm>.

¹⁰⁸ Citado por Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 68.

¹⁰⁹ Ward, *Planning the Twentieth-Century City*, op. cit., p. 119.

¹¹⁰ *Ibidem*, p. 120.

¹¹¹ *Idem*.

atractivo y ofreciera la posibilidad de prolongarlas hacia el campo donde no hubiera edificaciones.”¹¹²

Así los espacios verdes ligados con las vialidades urbanas constituyeron una innovación del urbanismo, como fundamento de la salubridad y el esparcimiento.

La disciplina y el perfil del profesional

En el periodo de entreguerras, se consolidó el urbanismo como una disciplina, practicada por ingenieros, arquitectos, arquitectos de paisaje, científicos sociales, reformistas; sin embargo, Thomas Adams promovió la idea de que el urbanismo como profesión debía ser distinto a la arquitectura, ingeniería o *surveying*. Así, las principales universidades incluyeron, en sus programas de estudio, materias relacionadas, y en otras, se creó la carrera.

El eje de la práctica urbanística fue el método, que se perfeccionó y consolidó, siendo su razón de ser el plano regulador. Hall describe, así, la secuencia clásica obligada: “Primero, el planificador hace una investigación en la que recopila toda la información pertinente sobre el desarrollo de la ciudad o de la región. A continuación analiza los datos, tratando de proyectarlos, en la medida de lo posible, en el futuro para descubrir cómo fue cambiando la zona y su desarrollo. Y, en tercer lugar, diseña y prevé, es decir, hace un plano que toma en cuenta los hechos y las interpretaciones derivadas de los estudios y el análisis.”¹¹³ George B. Ford la concibe en tres fases: el estudio preliminar, el plan de ataque y la elaboración de un “plano comprensivo”, “plano de ciudad” o “plano regulador”, y advierte que la primera fase es una especie de diagnóstico; se trata de un reconocimiento preliminar que lleva a establecer los problemas con la finalidad de trazar un programa de trabajo; el resultado de los estudios preparatorios tendría, a su vez, un valor educativo y comercial, una vez publicado, acompañado de planos y fotografías. Su función debía consistir en convencer al público y a las autoridades de la necesidad de un plano comprensivo y la conveniencia de su aplicación. La segunda etapa será la elaboración de un plan de ataque, en el que “el urbanista llama en su auxilio enseguida a todos los

poderes de su imaginación e inspiración que posea con objeto de poder considerar el crecimiento ideal de su ciudad”.¹¹⁴ El resultado de los conocimientos científicos y de la libre imaginación será el “plano comprensivo”, que constituye la fase final del proceso. Ese documento deberá aportar un nuevo punto de vista y suministrará los medios para dirigir y controlar el futuro de la ciudad en un plazo de 25 a 30 años; ofrecerá una visión científica de lo que llegará a ser y permitirá que entre en un programa financiero para su ejecución, siendo su costo redituable a largo plazo.

Para Walter D. Moody, integrante de la Comisión de Planificación de Chicago, se debe contar con un experto, con la representatividad de una comisión con poderes y obligaciones y con un plano que “tenga una forma pictórica e instructiva”. Respecto al espíritu público de las tareas de planificación, Moody plantea que los trabajos realizados por el gobierno no tienen éxito, a diferencia de los emprendidos por agrupaciones independientes, “Los mejores resultados se han conseguido donde el movimiento a favor de la planificación de ciudades ha tenido su origen en un grupo de ciudadanos dotados sustancialmente de espíritu público, o bien bajo los auspicios de organizaciones comerciales o cívicas. La razón de todo esto es que al principio se necesitan fondos adecuados para obtener dirección técnica y para el manejo de los trabajos preliminares encaminados a estimular el sentimiento del público.”¹¹⁵

Moody señala algunas directrices; entre ellas, no todos los fondos provendrán del Estado; contar con un planificador experimentado y con una comisión de planificación, organismo consultivo y a la vez ejecutivo, para ser intermediario entre las autoridades y los habitantes; por último, divulgar los resultados con el fin educar y crear conciencia en la población.

Al definir el perfil del profesional, John Nolen partía de lo que debía ser la planificación, que es a la vez un arte y una ciencia con “muchos elementos todavía desconocidos”. El profesional no debe ser especialista, en cambio se le exige cierta versatilidad y una gran personalidad porque además de conocer

¹¹² Hall, *Ciudades del mañana*, op. cit., p. 120.

¹¹³ Hall, *Urban and Regional Planning*, op. cit., p. 6.

¹¹⁴ George B. Ford, “La nueva planificación de ciudades”, en *Planificación*, t. 1, núm. 10, junio de 1928, p. 22.

¹¹⁵ Walter D. Moody, “La manera de proceder en lo relativo a la planificación de ciudades”, en *Planificación*, t. 1, núm. 8, abril de 1928, p. 26.

y proyectar obras públicas debe emplear “la habilidad de muchas profesiones en conjunto y especialmente de aquellos trabajos que requieren constantemente de utilidad y belleza.”¹¹⁶ Y como el objeto del urbanista es mejorar las condiciones de vida y trabajo debe enfocarse en el bienestar social porque deberá tener una visión exacta y completa de las cosas “y un sentido ponderado de la proporciones de la propiedad y de los valores sociales”, ya que la planificación comprende todos los aspectos de la vida del hombre: animal, social, intelectual y espiritual. Además, conlleva los aspectos económico, legal y administrativo, los cuales implican el conocimiento de los derechos de propiedad, de individuos y de grupos. Por esas características, se requiere no sólo de una habilidad profesional usual “sino también imaginación para expresar los ideales sociales en términos que signifiquen una ciudad más ordenada, menos dispendiosa, más satisfactoria y bella”, dice Nolen.¹¹⁷

El plano regulador o comprensivo tiene como finalidad guiar el crecimiento de la ciudad y se describe como el plano de arreglo de los elementos urbanos plausibles de dibujarse en un mapa.¹¹⁸ De esa forma, el plano de ciudad se refiere al diseño y a los arreglos de los aspectos físicos que componen la ciudad, las calles, los edificios, los servicios públicos, las arterias y terminales, las escuelas. Eldridge Lovelace añade que al plano le antecede un proceso de imaginación, aunque debe ser “realista y práctico”,¹¹⁹ porque el urbanismo debe ser el “arte de lo posible”; para su realización tiene que moverse a nivel consultivo y trabajar dentro de los límites de los poderes existentes. Así, el urbanismo se mantiene en el plano consultivo, nunca preceptivo.

El plano regulador o plano comprensivo constituyó un instrumento impresionante desde el punto de vista técnico, el cual tenía que ser presidido por una ley para guiar el desarrollo futuro de las ciudades. Su contenido general fue predominantemente prác-

tico e inspirado, evitando el carácter extravagante o utópico del pasado. Algunos autores desarrollaron la idea de que el plano de ciudad, como la ciudad misma, debía ser modificado de tiempo en tiempo. Estos documentos fueron los productos más típicos del *American City Planning*, que ponían el énfasis en la zonificación, la infraestructura y los parques, con escasa atención a la vivienda de interés social; fueron preparados por los consultores de comisiones de planificación. De acuerdo con Ward, Bartholomew fue la personificación del urbanista de la “era de los negocios”, el equivalente en urbanismo al industrial Henry Ford. Entre 1920 y 1926, su despacho llevó a cabo 20 de los 87 planos comprensivos preparados en Estados Unidos por consultores independientes; el total de planos preparados por Bartholomew para ciudades medianas y pequeñas había llegado, en 1930, a 50.¹²⁰

La legislación y los organismos especializados

Otro logro en materia de urbanismo fue la creación de leyes para dar autoridad jurídica a los planos reguladores.¹²¹ Una de las primeras fue la *Ley sobre casas y planificación de ciudades*, promulgada en 1909 en Inglaterra, la cual tuvo como finalidad ofrecer las condiciones que permitieran a los habitantes de la ciudad mejorar su salud física, su moral, su carácter y su condición social. Según John Burns, “Esta ley pretende y espera proporcionar un hogar saludable, una casa bonita, un pueblo agradable, una ciudad dignificada y un barrio sano.”¹²² Así, el movimiento de reforma produjo una legislación que reglamentaba la vivienda, el lugar de trabajo y los servicios municipales. Se crearon igualmente las comisiones encargadas oficialmente de la función de planificación, por lo general estaban formadas por ciudadanos a los que no se les pagaba. Al futuro, estas comisiones se reemplazarían por un departamento u oficina adscrita al alcalde de la ciudad o a otras autoridades. La primera comisión de planificación se creó en Estados Unidos en 1907 y para 1941 se contaba con 1,000.¹²³

¹¹⁶ John Nolen, “El planificador de ciudades puede ser un ingeniero, un arquitecto o un arquitecto paisajista”, en *Planificación*, t. I, núm. 8, abril de 1928, p. 13.

¹¹⁷ *Idem*.

¹¹⁸ Eldridge Lovelace, *Harland Bartholomew: his Contributions to American Urban Planning*, Illinois, *University of Illinois*, s. f., p. 50.

¹¹⁹ *Ibidem*, p. 49.

¹²⁰ Ward, *Planning the Twentieth-Century City*, *op. cit.*, p. 116.

¹²¹ Lovelace, *Harland Bartholomew: his Contributions*, *op. cit.*, p. 61.

¹²² Dicho por John Burns, presidente de la junta de gobierno local, mencionado por Hall, *Ciudades del mañana*, *op. cit.*, p. 63.

¹²³ *Idem*.



EL DISTRITO FEDERAL

Y LOS PRIMEROS REGÍMENES POSREVOLUCIONARIOS

❧ EL CONGRESO DE LA IFHP ❧

EL IMPACTO EN MÉXICO

El congreso de la *International Federation for Housing and Planning* (IFHP), celebrado en Nueva York en 1925, definió el destino de Carlos Contreras. Cuando aún residía en aquella ciudad, siendo profesor en la *Columbia University*, intervino para que una comitiva mexicana fuese invitada a esa reunión.

Por esos años, la IFHP ya se había consolidado como un organismo especializado en planificación y vivienda, teniendo varios nombres; *Garden Cities and Town Planning Association*, en 1913 cuando fue fundada en Londres; en 1922, adoptó el de *International Garden Cities and Town Planning Federation*; a partir de 1924, el de *International Federation for Town and Country Planning and Garden Cities*; más tarde, se convirtió en la *International Federation for Housing and Planning*, que conserva hasta nuestros días. Esos ajustes son un ejemplo de la transformación de un organismo local en uno internacional, con representantes de un gran número de países de todo el mundo.¹

Dos hechos se derivan de la invitación a los mexicanos, el regreso de Contreras a México y el inicio

¹ Para el desarrollo de la federación, ver: Graham Allan, *A hundred years at the global spearhead. The Centenary of the IFHP, 1913-2013*, Copenhagen, IFHP, 2013.

de un movimiento para la planificación del país y sus ciudades. Éste empezó cuando los diarios capitalinos *Excelsior* y *El Universal* ofrecieron una amplia difusión del congreso de la IFHP.² El artículo “La exposición de arquitectura y el congreso de planificación en N. York” se refería a su organización y a la invitación que la Sociedad de Arquitectos Mexicanos (SAM) había recibido del *American Institute of Architects*,³ que en esa ocasión coincidió con la sesión anual de la *National Conference on City Planning*, que se venía celebrando en Estados Unidos desde 1909, la cual se vio enriquecida con la participación de un grupo de profesionales y teóricos planificadores de todo el mundo, interesados en el desenvolvimiento y planificación de ciudades y regiones.⁴

La delegación mexicana estuvo formada por Bernardo Calderón, Antonio Muñoz, José Luis Cuevas, Carlos Obregón Santacilia, Federico E. Mariscal y Carlos Contreras, “alma de la propaganda que se ha hecho en México para tan interesante certamen”,⁵ que aunque aún residía en Nueva York fue reconocido por la SAM como uno más de sus agremiados; asimismo, asistieron Vicente Lombardo Toledano, quien representó al Ayuntamiento de la ciudad de México y el ingeniero Ignacio López Bancalari, enviado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Los mexicanos prepararon una muestra sobre el desarrollo

de la ciudad de México e hicieron varios obsequios a los delegados de algunos organismos internacionales.⁶

Los temas por discutir en el congreso de la IFHP eran una muestra fehaciente de los logros del que llamamos en el capítulo anterior “Un proceso formidable”, destacando el problema del tráfico, la descentralización, la escala regional, los campos aéreos, la fotografía aérea, la zonificación y la planificación de áreas libres.⁷

En la mesa “*Progress in Planning*”, dirigida por George B. Ford, se discutieron los avances, en voz de los representantes de Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Alemania, Australia, Polonia y México. En ella, se presentó el proyecto que marcaba la vanguardia, el *Regional Plan of New York and its Environs*. Ebenezer Howard, creador de la ciudad jardín y presidente de la IFHP, se refirió así al nuevo enfoque regional:

Durante muchos años he defendido que lo primero que hay que hacer es construir ciudades completamente nuevas, de acuerdo con el mejor diseño que el hombre pueda producir pero me parece, después de lo que he escuchado de su plan regional de Nueva York, que en este país están dando un paso para evitar lo que podría ser un error colosal en la construcción de nuevas ciudades, ya que es tan importante que las nuevas ciudades se construyan en una obligada y adecuada relación unas con otras, como es importante que, en la ciudad, las calles y los edificios estén, igualmente, en obligada y adecuada relación unos con otros. Y aunque no sería humanamente posible elaborar un plan perfecto, ciertamente es posible elaborar un plan que será mucho mejor si lleva a cabo en el transcurso del tiempo, que no tener ningún plan.⁸

² Entre los artículos publicados están: “La exposición de arquitectura y el Congreso de Planificación en Nueva York” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 25 de enero de 1925, p. 4); “Se celebrará en abril en Nueva York el Congreso de Planificación y urbanización de las ciudades. El Arq. A. Muñoz G. Será el delegado de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 15 de febrero de 1925, p. 6); “El Congreso de Planificación en Nueva York” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 8 de marzo de 1925, p. 2); “Próxima partida de la delegación mexicana al Congreso de Planificación en Nueva York” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 15 de marzo de 1925, p. 2); “El H. Ayuntamiento representado en el Congreso de Planificación” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 29 de marzo de 1925, p. 5); “La delegación mexicana al congreso de planificación en Nueva York” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 5 de abril de 1925, p. 6); “El congreso de planificación en Nueva York” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 7 de junio de 1925, p. 6).

³ S. a., “La exposición de arquitectura y el Congreso de Planificación en Nueva York”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 25 de enero de 1925, p. 4.

⁴ S. a., “Se celebrará en abril en Nueva York el congreso de planificación y urbanización de las ciudades”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 15 de febrero de 1925, p. 6.

⁵ *Idem*.

⁶ S. a., “Informe que rinde la delegación mexicana de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos al Congreso Internacional de Planificación de Ciudades y a la 58ª convención anual del Instituto Americano de Arquitectos, que tuvieron lugar en la ciudad de Nueva York, del 20 al 25 de abril del presente año”, en *El Arquitecto*, segunda serie, núm. v, septiembre de 1925, p. 26.

⁷ Ver: *City Planning. Regional Planning, Rural Planning, Town Planning, Official Organ American City Planning Institute/National Conference on City Planning*, v. 1, julio de 1925, pp. 124 y ss.

⁸ “*Progress in planning*”, *Planning Problems of Town, City and Region. Papers and Discussions at the International City and Regional Planning Conference held at New York City, April 20 to 25, 1925*, Baltimore, *The Norman Remington Co.*, 1925, p. 8.

En la “Sección de Arquitectura” de *Excelsior*, se transcribieron fragmentos del texto leído por Ford, en el que hacía un balance del movimiento en Estados Unidos, del cual comentaba: “aunque es joven aún [...] crece con rapidez.”⁹ El urbanista informaba que ese movimiento ya incluía 48 estados, los cuales estaban preparando una gran variedad de planos de conjunto; se trabajaba en 350 ciudades; existían 300 comisiones de planificación; y se aplicaban reglamentos de zonificación en 325 ciudades y poblaciones. A raíz de la *National Conference on Street and Highway Safety*, recién efectuada, se empezó a regular el tráfico, haciéndose estudios de todo tipo de transporte, tierra, agua y aire. El sistema de parques y juegos había alcanzado un gran desarrollo y la creación de la Comisión de Parques de Washington resultó todo un acontecimiento. Ford comentaba que las campañas “para educar al pueblo en el conocimiento del beneficio de la planificación en varias ciudades” fueron efectivas y que algunas comisiones de planificación contaban con revistas, comités y sociedades.¹⁰

El estadounidense se refirió, también, a los logros internacionales. En algunos países europeos, como Francia e Inglaterra, se expidieron leyes para ciudades de entre 10,000 y 20,000 habitantes y se formaron sus planos. En Alemania, se realizó la más completa planificación de la región de Rhur. Respecto a nuestro país, dijo: “En la República mexicana, la ciudad de México está haciendo, con la ayuda de Mr. Bennet su planificación regional y de ciudad. El señor Contreras (arquitecto graduado en la Universidad de Columbia) nos informa que hay un entusiasmo naciente en otras ciudades.”¹¹ Los editores de la “Sección de Arquitectura” de *Excelsior* no estuvieron de acuerdo con esa aseveración, ya que publicaron esta aclaración:

Nota: Nos permitimos hacer notar que Mr. Ford en este discurso desgraciadamente no estaba perfectamente informado; cuando él mismo hizo el honor a

la delegación mexicana, de hacerla presidir la sesión del 22 de abril por la tarde, oyó de los labios del mismo Contreras la historia completa de la planificación en México [...] en ediciones posteriores insistiremos en este punto, haciendo notar muy especialmente la iniciación efectuada hace cinco años entre los arquitectos mexicanos por nuestro distinguido compañero Sr. Arquitecto José Luis Cuevas, así como también la magnífica exposición enviada por el Ayuntamiento de México y de la planificación nacional preparada por Carlos Contreras en colaboración con Bennet.¹²

Los editores tenían razón, el proyecto de Contreras, apoyado por Bennet, se refería a la planificación del país y no a la de la capital; además algunos arquitectos mexicanos ya habían estado trabajando en proyectos para la ciudad de México, como se verá más adelante.

LA PLANIFICACIÓN DE LA REPÚBLICA MEXICANA

En la mesa de discusión, Contreras leyó la ponencia sobre la planificación del país. La revista *City Planning*, órgano del *American Institute of Town Planning*, la publicó con el nombre de *National Planning Project for the Republic of Mexico*, con una breve nota preliminar, en la que el mexicano abordaba varios tópicos. En principio argumentaba que la planificación debía ser considerada un problema nacional, problema arduo y difícil. Él estaba consciente de que encontraría grandes obstáculos, pero, comentaba, “estoy seguro de que con fe y perseverancia y la buena voluntad y valentía serían superados y solventados”.¹³ El mexicano aconsejaba que se iniciara, de manera inmediata, la planificación por regiones, sin perder de vista los asuntos relacionados con la organización social, la zonificación de acuerdo con los diferentes tipos de población y los productos de cada zona. Asimismo informaba que “La fuente de inspiración para mí fue la labor preliminar realizada, desde 1921, para el Plano de Nueva York y sus alrededores: los estudios prelimi-

⁹ George B. Ford, “Discurso pronunciado por Mr. Ford, presidente de la Conferencia Internacional de Planificación en N. Y., el día de la apertura del certamen”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 21 de junio de 1925, p. 5.

¹⁰ S. a., “Discurso pronunciado por Mr. Ford, presidente de la Conferencia Internacional de Planificación en N. Y., el día de la apertura del certamen”, segunda parte, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 28 de junio de 1925, p. 6.

¹¹ *Idem*.

¹² *Idem*.

¹³ Carlos Contreras, “National Planning Project for the Republic of Mexico”, en *City Planning, Regional Planning, Rural Planning, Town Planning, Official Organ American City Planning Institute/ National Conference on City Planning*, v. 1, julio de 1925, p. 97.

nares, los informes y monografías que fueron publicadas, el trabajo realizado en la cartografía, y en especial la asesoría y apoyo que siempre me brindaron todos los miembros de esa organización.”¹⁴ Igualmente dio a conocer la importancia de sus colaboradores Bennet y Lambert, miembros de los despachos, Bennet, Parsons & Frost y Lambert, Saacké, and Bailly, cuya:

...experiencia, capacidad técnica y práctica y su entusiasmo resultaron inspiradores e insuperables guías para aquellos de nosotros en México que, como arquitectos, estamos ansiosos de aprender, estudiar y proceder a la planificación de nuestro propio país.

Es mi amor por México y mi voluntad de servir a mi país lo que me ha inspirado en la preparación de mi plan, y es mi deseo sincero dar los mejores años de mi vida a la organización de este trabajo para asegurar la completa y definitiva realización de la planificación de la República mexicana.¹⁵

Otras versiones del proyecto de Contreras se publicaron en *El Arquitecto* y en los periódicos *Excelsior* y *El Universal*;¹⁶ precisamente en la revista de la SAM, el arquitecto expresó, de nuevo, su agradecimiento:

Aquí debo hacer una breve pausa para decir a ustedes que en la preparación de mi proyecto, el contacto personal, la ayuda desinteresada, el apoyo generoso y completo y el aliento recibido de los señores Manning, E. H. Bennett de Chicago, Jacques Lambert de París, Adams del Plano Regional de Nueva York, del profesor Boring de la Universidad de Columbia y especialmente del señor Flevel Shurtleff del Plano Regional de Nueva York, han sido de valor inestimable para mí y una verdadera inspiración en mi trabajo.¹⁷

Finalmente, la revista *City Planning* transcribió la carta que Contreras dirigió al presidente Plutarco Elías

Calles, en la que anexaba su proyecto pidiéndole que fuese adoptado, ya que consideraba que México contaba con las condiciones para su ejecución.¹⁸

El plan nacional de Contreras estaba formado por cinco puntos principales, que desarrolló concienzudamente en el texto *National Planning Project for the Republic of Mexico* y en las demás versiones: integrar un departamento a nivel federal para la planificación del país, que ubicado en la ciudad de México tuviera, entre otras funciones, elaborar y ejecutar un plano nacional que incluyera un sistema de carreteras, puertos y frentes de agua, vías navegables, parques y reservas públicas y una zonificación a nivel nacional; crear oficinas o departamentos locales, encargados de la formación de planos regionales y de ciudad, de diseño cívico y vivienda; promover la planificación, educar y guiar a la opinión pública por medio de lecturas y conferencias impartidas por arquitectos, ingenieros, urbanistas, filántropos, etc.; preparar, para su aprobación por el congreso, planos de ciudad, pueblos y regionales para iniciar la planificación de la República; y dirigir y controlar su ejecución.

El Plano Nacional o Plano Regulador de la República Mexicana debía estar basado en “los cuatro factores fundamentales del problema, el estético, el económico, el social y el legal”,¹⁹ por lo que Contreras llamaba a: “Iniciar inmediatamente como una necesidad urgente, el estudio y preparación del Plano Regional del Distrito Federal, como plano comprensivo y de conjunto [porque] este plano regional debe ser como el “corazón” del plano nacional de la república.”²⁰ El punto de partida era conocer el país por medio de levantamientos topográficos, la formación de cartas geográficas, meteorológicas, climatéricas y geológicas, información complementada con estudios de población, economía, finanzas, riquezas naturales, medios de comunicación, transporte, agua, agricultura e industria, entre otros; sin embargo, desde el punto de vista del novel urbanista, el problema más urgente era levantar un sistema carreteras que atravesaran el país transversal y longitu-

¹⁴ *Idem.*

¹⁵ *Idem.*

¹⁶ La versión de *El Universal* (“La Planificación de la República Mexicana”, en Tercera Sección, 15 de marzo de 1925, p. 5.) se publicó con un estudio preliminar en: Alejandrina Escudero, “Dos proyectos de planificación para México”, en *Cultura arquitectónica de la modernidad mexicana. Antología de textos 1922-1963*, Enrique X. de Anda y Salvador Lizárraga (coord.) México, IIE-UNAM, 2010, pp. 79-132.

¹⁷ Contreras, “Informe leído...”, *op. cit.*, p. 39.

¹⁸ Archivo General de la Nación, Grupo Documental oc, v. c44, exp. 104-R-41.

¹⁹ S. a. “La Planificación General de la República Mexicana”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 12 de julio de 1925, p. 5.

²⁰ *Idem.*

dinalmente con sus respectivas ramas, mismas que se dirigieran de los centros industriales, agrícolas y mineros a los puertos principales y a las fronteras con Estados Unidos y Guatemala. De esa manera, Contreras plantea que se desarrolle la primera etapa del proceso urbanístico.

Es importante señalar que, precisamente el año de 1925, se creó la Comisión Nacional de Caminos en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), encargada de la construcción y conservación de las carreteras mexicanas, y cuyos primeros trabajos coincidían, a grandes rasgos, con los planteamientos de Contreras.

Pocos años después, la propuestas contenidas en el *National Planning Project for the Republic of Mexico* fueron adoptadas por la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana y difundidas en su órgano de difusión, la revista *Planificación*, se promovieron en el Primer Congreso de Planeación de Ciudades y Regiones de 1930 y se convirtieron en ley este mismo año.

EL CORAZÓN DEL PAÍS

En la ponencia sobre la planificación de la República mexicana, Contreras situaba a su capital como eje del proyecto, por lo que, en la formación del plano nacional, tendría que iniciarse, inmediatamente, el estudio y preparación del plano regional del Distrito Federal.²¹ Debido a ello, Contreras hizo un resumen de su transformación, que inició con la ciudad prehispánica a la cual calificaba de “ciudad jardín lacustre (en el concepto inglés del término)”. De ahí, se convirtió en una ciudad fortificada, aumentando la superficie a expensas de los canales y lagos, hasta llegar a ser una ciudad de manzanas rectangulares con una plaza central; de esa época destacan magníficas obras de ingeniería, entre ellas, desagüe, desecación, drenaje, acueductos y abastecimiento de agua y alcantarillado, comenta. A partir de 1830, “se completaron las colosales obras de ingeniería de la región”. En 1893 se llevó a cabo un embellecimiento de la ciudad, mediante la planificación de los suburbios ubicados al este y

una gran extensión al suroeste. Durante los primeros años del siglo xx empezaron a surgir otras preocupaciones, como por ejemplo el decreto de leyes de exención de impuestos para impulsar la construcción de casas baratas para los trabajadores, en respuesta a la falta de vivienda.²² Ese resumen histórico termina el año de 1925 cuando, explica Contreras, México se inserta en el movimiento urbanístico internacional, con su proyecto para la planificación nacional.

Acerca de las ideas sobre el desarrollo de la ciudad de México, expresadas en Nueva York, tenemos que decir que Contreras apenas conocía la ciudad y sus problemas, y creemos que la idealiza, al afirmar que la prehispánica había sido planificada como una ciudad jardín, en el sentido moderno del término; sin embargo, su punto de vista es muy cercano a la realidad cuando se refiere a que la ciudad del siglo xx tenía nuevos problemas y necesidades. Así, desde su perspectiva, el desarrollo va de una ciudad jardín lacustre, a una aglomerada con problemas “antes desconocidos, como el alojamiento de las masas de trabajadores, el congestionamiento del tráfico, la construcción de parques de recreo para las clases bajas del pueblo, que viven en los suburbios.”²³

A lo largo de su trayectoria, Contreras dará preeminencia a la ciudad de México, ésta encarnará su laboratorio de ensayo para poner en práctica sus ideas, siendo los ejes de su programa, la preparación de un plano regulador, la creación de una comisión especializada y la promulgación de leyes, objetivos que llegará a concretar en los años siguientes.

LA SECCIÓN DE “PLANIFICACIÓN Y URBANIZACIÓN”

El interés de Contreras por introducir el urbanismo en nuestro país empezó a materializarse cuando todavía residía en la ciudad de Nueva York, al convertirse en editor de la “Sección de Planificación y Urbanización”, incluida en la “Sección de Arquitectura” de la SAM publicada en *Excelsior*. En ella trató temas similares a los que después se publicarían en *Planificación*.

²¹ *Idem*.

²² Contreras, “Informe leído, *op. cit.* p. 39 y “*Progress in planning*”, *op. cit.*, pp. 36-37.

²³ Contreras, “Informe leído, *op. cit.* p. 40.

Así, esa sección abrió la brecha para sensibilizar al público con temas y enfoques urbanísticos. No sabemos cómo consiguió ese espacio; por las notas y artículos que se difundieron en *El Universal* y en *Excelsior* advertimos que, en el medio mexicano, fue visto como una figura nueva, experta y reconocida internacionalmente, lo que le abrió las puertas.

Su colaboración fue anunciada en el artículo “Nuestra nueva Sección de Planificación y Urbanización”, en el que los editores comentaban que, en ella, se pondría atención en el problema de la ciudad y los barrios nuevos, con el fin de señalar orientaciones y marcar derroteros, ya que ese tipo de estudios constituían una necesidad urgente y de primer orden. Se informaba también que, dada la experiencia de Contreras en el tema, sería el nuevo colaborador. El editor de la “Sección de Arquitectura” de la SAM argumentaba: “ha tenido hoy la fortuna de poder contar con una amplia colaboración sobre tan interesante tema que proporcionará a este diario el arquitecto Carlos Contreras en su estancia en México [...] El arquitecto Carlos Contreras va a proporcionar algunos estudios personales y sus observaciones alrededor de las sugerencias de los especialistas mundiales de mayor fama, colaboradores suyos en los proyectos de la planificación mexicana.”²⁴

La “Sección de Planificación y Urbanización” abrió con la transcripción de una conferencia sustentada por Edgard H. Bennet, en Ottawa, sobre lo que era un plano de ciudad; fue enviada por Contreras desde Nueva York, quien comentaba que el texto “será de vivo interés para aquilatar lo que se piensa en el extranjero respecto a tan interesante tema, tan descuidado en México”.²⁵ El experto estadounidense argumentaba que el propósito de ese tipo de estudios era crear condiciones de vida de manera que se pudieran obtener el máximo de salud, de felicidad y de eficiencia de los ciudadanos, y que el plano de ciudad era “un delineamiento, un boceto de la expresión invisible de la vida de la comunidad, tallada en bruto y esperando solamente ser interpretada.”²⁶

En dicha sección se ofrecieron, asimismo, traducciones de artículos publicados recientemente en revistas especializadas, tales como *City Planning* y *Housing Betterment*. Los textos empezaban con una breve introducción o reseña del asunto por tratar; desarrollaba el tema principal, por ejemplo el problema de la casa barata; y concluía con las medidas que se tomaban en México al respecto, por ejemplo: “¿Qué hemos hecho en México para resolver el problema de la casa barata para el obrero?”²⁷

En la nota “Distinción hecha a un colaborador de esta sección”, se informaba que Contreras había sido nombrado miembro del consejo directivo de la IFHP y era el representante de México en ese organismo, del cual se decía: “Esta corporación es el grupo técnico más respetable del mundo en cuanto a urbanización, planificación y ciudades jardín; entre las grandes figuras con las que cuenta están Bennet, Unwin y Ford”.²⁸

La “Sección de Planificación y Urbanización” apareció de forma habitual durante el segundo semestre de 1925 y dejó de hacerlo paulatinamente; el 7 de febrero del año siguiente fue su última entrega, titulada “El problema del tráfico. La planificación de ciudades como una solución”,²⁹ en donde se tocaban asuntos que más tarde Contreras desarrollaría en la planificación de la capital, como la necesidad de un plano de ciudad que previera las facilidades adecuadas para la circulación de los peatones y del tráfico de vehículos; la luz y aire para los habitantes, y la zonificación, que permitiera “la agrupación apropiada de los edificios públicos, segregación conveniente de las varias clases de áreas destinadas a residencias y a centros manufactureros”; la formación de amplios espacios de recreo; y la localización adecuada de terminales de ferrocarriles.³⁰

²⁷ Carlos Contreras, “Sección de Planificación y Urbanización”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 13 de septiembre de 1925, p. 5.

²⁸ Carlos Contreras, “Sección de Planificación y Urbanización”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 16 agosto de 1925, pp. 5-6.

²⁹ Carlos Contreras, “Sección de Planificación y Urbanización”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 7 de febrero de 1926, p. 5.

³⁰ Carlos Contreras, “Sección de Planificación y Urbanización”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 27 diciembre de 1925, p. 5.

²⁴ S. a., “Nuestra nueva Sección de Planificación y Urbanización”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 19 de julio de 1925, p. 5

²⁵ *Idem.*

²⁶ *Idem.*

No conocemos las razones por las que dejó de aparecer. Casualmente, el editor de *El Arquitecto*, Alfonso Pallares empezó a publicar, cada semana, en la misma “Sección de Arquitectura” de la SAM, abordando todo tipo de temas: arquitectura, planificación, construcción y materiales. A la par, firmó la mayoría de los artículos sobre los mismos asuntos en *El Universal*. Desde esta perspectiva, se puede suponer que en la SAM se acordó un cambio de estrategia, y Contreras ya no tuvo acceso a la prensa a su llegada a la capital, por lo que buscó otros medios para difundir sus ideas.

La “Sección Planificación y Urbanización” abrió un espacio para la divulgación de algunos estudios realizados por destacados urbanistas, en particular provenientes de Estados Unidos; provocó que los editores de la secciones de arquitectura de *El Universal* y *Excelsior* empezaran a escribir sobre la planificación del Distrito Federal; permitió que el lector se familiarizara con la terminología, conociera el objeto de estudio de la disciplina y leyera textos fundamentales al poco de tiempo de publicados en su lugar de origen. Finalmente, el congreso de la IFHP y la sección especializada abrieron el camino al movimiento que, en adelante, impulsaría Contreras.

❧ LA CAPITAL DEL PAÍS ❧

LA EXPANSIÓN Y SUS CONSECUENCIAS

La Revolución trajo como consecuencia la concentración de las familias en la ciudad de México, que en poco tiempo se vio congestionada por un exceso de población, en un principio flotante, volviéndose permanente en gran porcentaje. En una memoria del Ayuntamiento, se argumentaba,

...vino un rápido crecimiento de la ciudad, que nos ha tocado presenciar; pero no existiendo una ley ni un reglamento que impusiera determinadas obligaciones a los fraccionadores de terrenos para la formación de nuevas colonias, éstas, en su mayoría, comenzaron a edificarse sin contar con los servicios sanitarios más indispensables, creando con ello un serio problema

para los ayuntamientos, cuyos ingresos por el concepto de contribuciones no les alcanzaban a costear estas obras, después de cubrir el importe de los servicios en la parte urbanizada de la ciudad, presentándose bien pronto serios problemas en la provisión de aguas potables, en el saneamiento y drenaje y en la pavimentación...³¹

Los problemas del Distrito Federal se incrementaron; unos eran ancestrales, como el abastecimiento de agua, el desagüe, las inundaciones, los hundimientos y la deforestación, y otros nuevos, como el crecimiento demográfico y territorial, la aparición de asentamientos espontáneos, la especulación inmobiliaria, la creciente demanda de vivienda, la dotación desigual de los servicios básicos y el congestionamiento en la zona central. Se evidenció, igualmente, un aumento significativo en el número de colonias, aunque ahora los fraccionadores dirigían sus iniciativas a las masas trabajadoras.

De 1910 a 1926, la característica sobresaliente de la expansión de la ciudad de México fue, de acuerdo con Erika Berra Stoppa, que “el crecimiento del tejido ciudadano no tenía límites o, mejor aún, no se detenía frente a ningún obstáculo. Las municipalidades fueron vorazmente fagocitadas y hacia el sur, a ambos lados de la calzada de Tlalpan, se dio también una impetuosa ramificación del territorio urbanizado.”³² La historiadora argumenta que entre 1921 y 1926 se formaron 26 colonias, destacando tres tipos: las residenciales, como *Chapultepec Heights*; las colonias del terciario, principalmente hacia el sur, como Portales; y las colonias obreras, como la Moctezuma y la Obrera de Bolívar (Cuartelito).³³ La voracidad de los especuladores de terrenos urbanos continuaba, como en años anteriores, lo mismo la inexistencia de reglamentos para la construcción y

³¹ *Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México. Memoria 1927*, México, Departamento de Publicidad, 1928, p. 104.

³² Erika Berra Stoppa, *La expansión de la ciudad de México y los conflictos urbanos 1900-1930*, Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, Centro de Estudios Históricos-El Colegio de México, v. I, 1982, p. 109.

³³ Berra Stoppa distingue varias etapas en la formación de colonias del Distrito Federal: primera etapa: 1850-1880; segunda, 1881-1900; tercera, 1901-1910; cuarta, 1911-1920; y quinta, 1921-1928.

el desarrollo de nuevas colonias, que lo hacían sin ningún plan urbano,

...estimuló toda clase de operaciones económicas cuyo rasgo principal era el fraude y la especulación más impúdica.

Las luchas políticas entre cooperativistas, liberal-constitucionalistas y laboristas dentro del Ayuntamiento y los frecuentes cambios de facción política en la dirección del municipio fueron rápida, eficaz y constantemente utilizadas por los fraccionadores para no cumplir ni siquiera con los más raquíticos reglamentos urbanísticos.³⁴

Las demandas formuladas por los habitantes de la ciudad de México eran la introducción de servicios públicos: drenaje, agua potable, pavimentación de las calles, mejoramiento del sistema de transporte y vivienda barata, la mayoría de los cuales trató de resolver el gobierno local.

LOS AYUNTAMIENTOS Y LA CIUDAD

Antes de la llegada de Contreras a nuestro país y al triunfo de las fuerzas constitucionalistas, el Distrito Federal había sufrido modificaciones, en lo referente a la centralización y el control, impuestas por el gobierno porfirista, que a decir de Regina Hernández Franyuti se dividen en dos periodos:

En el primero que va de 1917 a 1920, los gobiernos locales del Distrito Federal retomaron su autonomía político-económica y se convirtieron en fuerzas de oposición frente al control del gobierno general. En el segundo, de 1928 a 1940, da inicio la desaparición de los gobiernos locales, la ampliación del espacio de la ciudad de México y su conversión en una entidad netamente administrativa. En estos años, la institucionalización del Estado mexicano convirtió al Distrito Federal en el espacio donde las políticas nacionales, se interrelacionaron y actuaron como políticas locales.³⁵

Al inicio del primer periodo fue promulgada la *Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales*, en la que, de acuerdo con la historiadora:

...se estableció por primera vez que la administración del Distrito Federal quedaba conformada por un gobernador, nombrado o destituido por el presidente de la República, un secretario general, un tesorero general, una junta de beneficencia, un director de instrucción primaria, y un director general de instrucción militar. En cuanto al ejercicio del gobierno, éste quedó en manos del gobernador y de los ayuntamientos, estos últimos compuestos por miembros electos popular y directamente.³⁶

Con el cambio legislativo que en 1917 introdujo Venustiano Carranza, se mantenía el sistema de elección popular para la mayoría de los municipios, pero daba al presidente de la República la facultad de designar al alcalde de la ciudad de México, conocido formalmente como gobernador del Distrito Federal. Según Diane E. Davis, uno de los principales objetivos de ese cambio fue “la eliminación de los efectos nocivos de la lucha municipal interna, que en un documento público se describía como la continua pugna entre los gobiernos del Distrito Federal, los ayuntamientos, los tribunales, etc., conflictos que impedían el desarrollo de la infraestructura urbana y la administración eficiente de la ciudad de México.”³⁷

En 1920, Celestino Gasca, miembro fundador de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) fue designado alcalde de la ciudad de México y, desde ese año y a lo largo de la década, la confederación controló las políticas urbanas, en cuanto a los servicios básicos y el transporte. Para Davis, con la CROM la ciudad de México experimentó la primera gran oleada de intenso desarrollo en la infraestructura desde el porfiriato.³⁸

El presidente Álvaro Obregón (1920-1924) buscó imponer una reforma basada en la centralización del poder y la desaparición de los municipios como puntal de su política, ya que acusaba de ineficiente

³⁴ Berra Stoppa, *La expansión de la ciudad de México*, op. cit., pp. 182-183.

³⁵ Regina Hernández Franyuti, *El Distrito Federal. Historia y vicisitudes de una invención, 1824-1994*, México, Instituto Mora, 2008 (Col. Historia Urbana y Regional), p. 157.

³⁶ *Ibidem*, p. 171.

³⁷ Diane E. Davis, *El Leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*, México, FCE, 1999, p. 88.

³⁸ *Ibidem*, p. 95.

la administración ejercida, en aspectos tales como el control de la expansión y una exigua normatividad, que regulara la formación de colonias y fraccionamientos, lo cual ocasionaba la falta de servicios en gran parte de la ciudad.³⁹ En el cuatrienio de Plutarco Elías Calles (1924-1928), de acuerdo con Hernández Franyuti, se continuará “apoyando la institucionalización del sistema político, la necesidad de centralizar, de lograr el control desde el gobierno federal de las funciones del Distrito Federal y, desde éste, de las funciones administrativas relativas a los gobiernos locales, pero, sobre todo, hizo eco de las propuestas anteriores sobre la desaparición de las municipalidades.”⁴⁰

Así, la década de 1920 se caracterizará, por un lado, por la centralización y la disminución del poder de los ayuntamientos, y por el otro, como lo expone Davis, por una primera gran oleada de pujanza, en cuanto a la dotación de infraestructura urbana.

LAS OBRAS

Por su misma situación político-administrativa, las entidades dedicadas a las obras del Distrito Federal estaban a cargo tanto de la SCOP como del Ayuntamiento. Entre los trabajos de la dependencia federal estaban los puentes, cruzamientos, entronques, colectores, trabajos de dragado, sifones, tolvas y lavaderos, siendo los más favorecidos los caminos (calzadas), despuntando en los primeros años posrevolucionarios una paulatina e incesante actividad de pavimentación, ampliación, apertura y construcción y conservación de calzadas por varios rumbos.

Otro tipo de obras atendidas en el cuatrienio de Obregón fueron los arreglos en Chapultepec, que si bien constituía la mayor zona verde de la ciudad, era también el asiento de la residencia presidencial. En ese lugar, las obras se orientaron al Parque Zoológico, el Jardín Botánico, el traslado de la fuente del acueducto de Chapultepec para la entrada del bosque, la colocación de las esculturas de los “Leones” y la dotación de quioscos de servicios, alumbrado y

forestación.⁴¹ En otros sectores de la ciudad, se construyeron los Hangares de Balbuena, el Puente de La Purísima —sobre la desviación de los ríos Remedios y Tlalnepantla—, y algunas obras en los canales Nacional, Xochimilco y Nativitas.⁴²

De acuerdo con Erika Berra Stoppa, “el frenesí activista de los ayuntamientos laboristas se correspondió perfectamente con el crecimiento rápido de la metrópoli y con la estabilidad política”,⁴³ por lo que se empezaron a hacer estudios sobre la situación de la ciudad, buscar soluciones y emprender obras de planificación. En 1924, la Dirección de Obras Públicas del Ayuntamiento experimentó una reorganización, creándose los departamentos de Arquitectura e Ingeniería y la Sección de Vía Pública, encargada de la planificación y replanificación.

Es oportuno aquí aclarar que, antes de la definición del término planificación, impulsado por Contreras, circulaban éste y el de replanificación, como sinónimos. Para los arquitectos que se habían formado en los primeros años del siglo xx existía un matiz; replanificación se refería, por ejemplo, a las afectaciones de la ciudad ya construida, es decir, “recomponer” ciertas zonas, siendo en esa década muy común su uso relacionado con trabajos, tales como la corrección, alineamientos, aperturas, ensanches y transformaciones. En términos generales planificación, se refería a los estudios de la ciudad en su conjunto y para Contreras podría aplicarse en otras escalas, tales como una nación, una región, incluso un bosque.

Un documento de la SAM, publicado probablemente en 1926, informa sobre los trabajos cimeros realizados por el Ayuntamiento. En él se indica que, en 1924, se rectificaron los alineamientos de las calles de Arcos de Belén y de la primera calle de Monte de Piedad; se prolongaron la avenida Independencia, la avenida Sonora, las calles de Fresno, las calles de Edison y se amplió y prolongó la “importantísima” calzada de Chimalpopoca; se transformó la Plaza del Seminario; y quedó planificada la colonia Condesa. Por

³⁹ Hernández Franyuti, *El Distrito Federal*, op. cit., p. 178.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 179.

⁴¹ De acuerdo con el Dr. Hugo A. Arciniega, los llamados “Leones” procedían del Palacio Legislativo Federal, cuya construcción se interrumpió a raíz de la lucha revolucionaria.

⁴² Ver: *Álbum de obras materiales hechas por el gobierno federal 1920-1924*, s. p. i.

⁴³ Berra Stoppa, *La expansión*, op. cit., p. 274.



Figura II.1. Calzada de Tlalpan, rampa sur del puente sobre el río Churubusco, 1924. Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (DGST).



Figura II.2. Arreglos en el bosque de Chapultepec, ca. 1924. DGST.

su parte, los arquitectos Roberto Álvarez Espinosa y Benjamín Orvañanos corrigieron los fraccionamientos Algarín y Moctezuma; el arquitecto Luis R. Ruiz realizó estudios para “La Gran Avenida Oblicua”, que era la prolongación de la avenida Chapultepec. Ese mismo año, el arquitecto Antonio Muñoz propuso el establecimiento de una comisión de planificación; sin embargo fue hasta el año siguiente, cuando los arquitectos Federico E. Mariscal, Ignacio Marquina y Manuel Amábilis crearon la Sección de Planificación, quedando como su jefe el arquitecto José Gómez Echeverría.⁴⁴ En esa oficina, Mariscal preparó:

...dos planos regionales; clasificó y construyó con los datos catastrales y levantamientos hechos por personal especial, los distintos barrios de la ciudad a gran escala; replanificó todo el Norte de la ciudad, comprendido entre la Avenida Nonoalco y el Río del Consulado, abarcando los barrios del Chopo, San Simón Atlampa, Prolongación Guerrero, Peralvillo, Colonia del Nuevo Rastro y parte de la Bolsa, y por

último, en el Sur corrigió la Colonia Buenos Aires y la Colonia Obrera.⁴⁵

Desafortunadamente no hemos localizado esos estudios, en cambio hallamos un proyecto parcial de la zona sureste, llamado *Replanificación del SE de la ciudad de México. Escala 1:2,500 (ca. 1924)* de Mariscal. La propuesta abarca, de norte a sur, de la calle de Cuauhtemotzin al río de La Piedad; de oriente a poniente, de la calzada La Viga a la calzada San Antonio Abad (Tlalpan).

Sobre San Antonio Abad, entre la calzada la Crucita y Chabacano, de un semicírculo arrancan dos diagonales que ligan todas las vialidades; una de ellas es la gran diagonal de noroeste-sureste (Claudio Bernard), que se prolonga y desemboca en Chabacano y La Viga, articulando la nueva planificación con las colonias antiguas. Mariscal diseña una cuadrícula de grandes manzanas, norte-sur y oriente-poniente, en donde las diagonales y las glorietas le restan monotonía al ajedrezado, articulando la zona con vialidades existentes.

⁴⁴ *Convocatoria al Primer Congreso Nacional de Planificación de Ciudades y Regiones*, s. p. i., ca. 1926 (editado por la SAM). ACC.

⁴⁵ *Idem.*

En la propuesta notamos que el área trabajada da forma a un terreno que está prácticamente desocupado, a excepción del Hospicio de Niños, localizado al sur. Además, articula, al oriente, una extensa zona de difícil acceso, limitada por las calzadas de La Viga y Balbuena, con varios usos importantes para la ciudad: de sur a norte, la estación del ferrocarril Río Frío, terrenos de cultivo y el tiradero de Zoquipa, y lo más importante, liga el Parque Balbuena y el camino a Puebla con la ciudad y comunica con las chinampas de la Magdalena Mixuca. De esa forma, el proyecto de Mariscal funciona como un puente en la expansión hacia el oriente y da forma (planifica) a un área relativamente libre y aislada. Recordemos que desde principios del siglo xx, Quevedo había señalado la dificultad de llegar a la zona en donde se encontraba el Parque Balbuena. El proyecto de 1924 da respuesta a una inquietud de arquitectos y Ayuntamiento de articular la nueva y la vieja ciudad, ya fuera por medio de vialidades o por franjas adecuadamente planificadas, como la de Mariscal.

Precisamente la fragmentación de la urbe fue una preocupación constante en el Ayuntamiento de México, ya que el asentamiento de colonias y fraccionamientos obedecía, como se ha visto,

...a soluciones meramente locales, sin atender al conjunto y a la formación de vías generales de comunicación; y para resolverlo, se propone el ensanche, la prolongación y la apertura de nuevas vías públicas. Esto es cierto y significa una necesidad; pero la solución fundamental no se halla en lo aconsejado: consiste en establecer las vías principales de comunicación, aprovechando las existentes con la construcción de buenos pavimentos.⁴⁶

Esa atomización profundizaba la incomunicación entre sectores. Un ejemplo de aislamiento lo constituía la colonia Santa María. En el *Boletín Municipal* del 31 de mayo de 1926 se informa:

Vivían esas gentes dentro de una verdadera muralla china, encerradas entre las estaciones ferrocarrileras,

grandes fábricas y amplios bardales, siéndoles necesario emprender largas peregrinaciones para ponerse en contacto con el resto de la misma ciudad. Y además cuando obligados por la necesidad tenían que ir a cualquiera de los puntos de la propia capital, así fuera a las colonias más inmediatas, se veían en grave peligro por tener que cruzar repetidas veces la vías férreas en lugares donde el movimiento de trenes era muy intenso, puesto que formaban parte de los patios de los ferrocarriles Central y Mexicano o bien por lugares solitarios y abruptos.⁴⁷

Además, en otras partes de la ciudad había murallas, trabazones, “canales infectos”, callejones, calzadas y calles truncas, y se decía que eran los que causaban los problemas del tránsito y provocaban “las desarticulaciones, estrecheces y anormalidades de la construcción de la ciudad vieja. Por eso se ha procurado prolongar las calles que antes fueron cerradas y se tiene el propósito de ensanchar algunas.” La solución, se decía, era la comunicación de las partes, por ello uno de los objetivos fue articularlas con el centro y ligarlas entre ellas, acciones en las que participaron la SCOP y el Ayuntamiento, que a la par se encargaron de hacer los enlaces carreteros, concentrar “sin excepción, los caminos y calzadas que conducen, tanto a las poblaciones foráneas, como a las capitales vecinas, Puebla, Cuernavaca, Pachuca y Toluca, tienen acceso a la ciudad en vías perfectamente pavimentadas.”⁴⁸

En el segundo lustro de los años veinte, el Ayuntamiento empezó, igualmente, una paulatina e incesante actividad de ampliación, prolongación y apertura de calles y avenidas por varios rumbos, siendo la pavimentación un factor ineludible ya que, se decía, un “buen pavimento es esencial para toda urbe moderna. Sus cualidades de resistencia, de conformación, de disminución del rozamiento, y al mismo tiempo, carencia de polvo, tienen una gran influencia en la higiene de ciudades, en su embellecimiento y en su progreso general.”⁴⁹ En términos generales, el plan era pavimentar grandes calzadas y caminos, formando líneas de comunicación de importancia, ligar las que

⁴⁶ *Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México. Memoria 1926*, Segunda parte. Álbum fotográfico, México, Departamento de Publicidad, sin pág.

⁴⁷ Citado por Berra Stoppa, *La expansión*, op. cit., pp. 289-290.

⁴⁸ *Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México. Memoria 1926*, op. cit., sin pág.

⁴⁹ *Idem*.

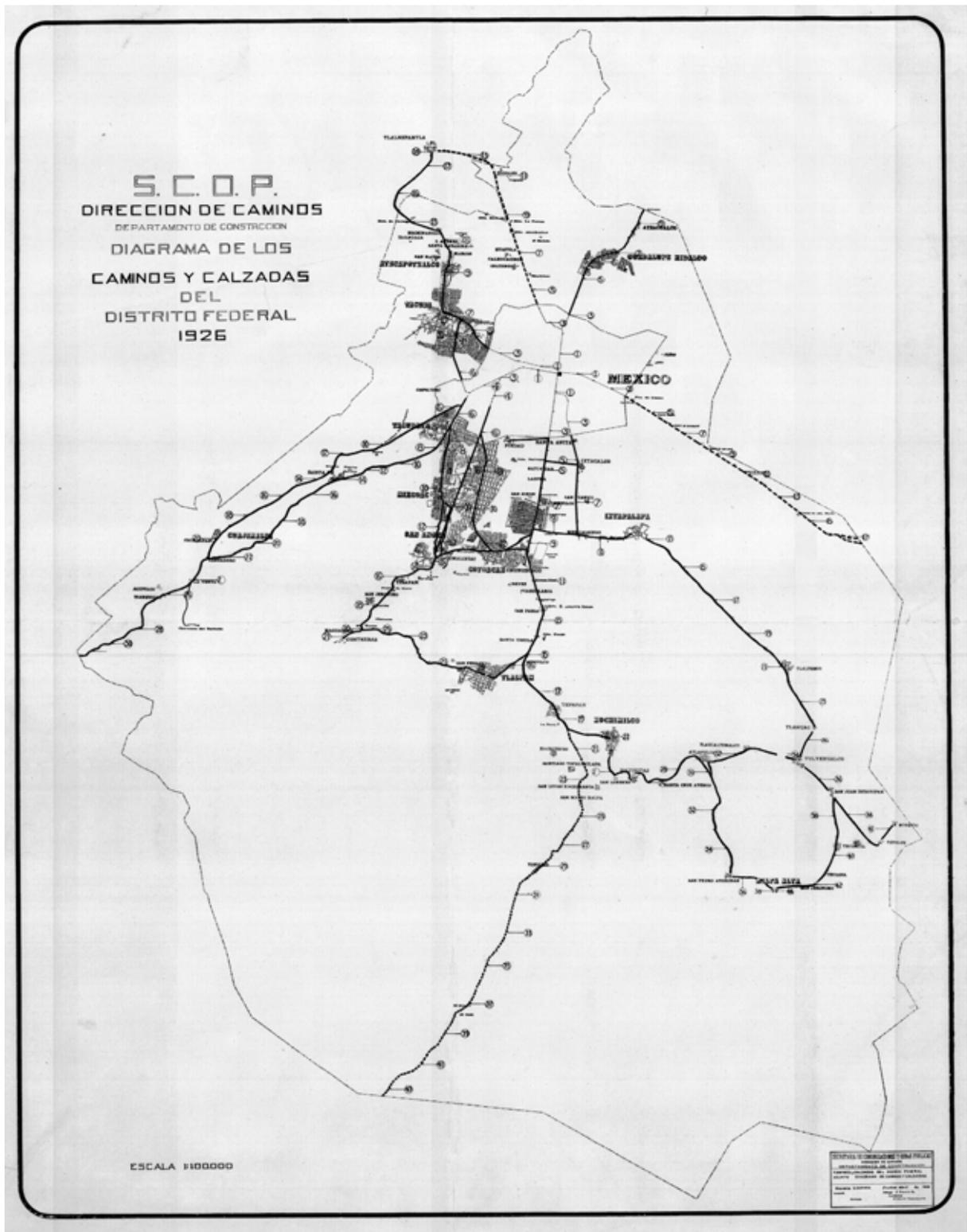


Figura II.4. SCOP. *Diagrama de los caminos y calzadas del Distrito Federal, 1926.* Escala 1:100,000. Tomado de una fotografía. DGST.

conducían a las poblaciones del Distrito Federal, en particular, aquéllas que unieran fácilmente los barrios alejados del centro y enlazar o conectar las principales vías, con el fin de descongestionar el tráfico en la zona central, “donde por su intensidad, ocasiona la molestia de hacer grandes rodeos innecesarios y pérdida de tiempo para el transporte”.⁵⁰

Una práctica iniciada en esta década y que continuará durante las siguientes será la de cegar canales y ríos, como una medida de saneamiento, y para convertirlos en vialidades; por ejemplo, el canal de la Derivación comenzó a cegarse en 1925, terminándose a principios de 1927. Al respecto, se decía:

Esta obra será una de las que dejarán endeble recuerdos en los metropolitanos, porque lo que fuera ese infecto canal, foco perenne de epidemias (podría comprobarse con las estadísticas, que en la colonia Hidalgo, llamada también “de los Doctores”, era donde el tifo y la viruela hacían más víctimas); va a formarse un amplio bulevar que traerá grandes beneficios, puesto que a la vez que hará subir notablemente el valor de la propiedad y que abrirá una nueva vía de comunicación, ya que desde Chapultepec hasta la Calzada de la Viga podrá llegarse en línea recta, ha mejorado admirablemente las condiciones sanitarias de la barriada.⁵¹

Esa obra permitió una comunicación importante en la zona suroeste, porque: “Antes, esta vía sólo disponía de una faja útil para el tráfico, de 8 metros de ancho, con pésimo pavimento. Su anchura real es de 35 metros, por lo que salta a la vista la importancia de la obra [...] que permite dos bandas de tráfico de nueve metros cada una, dos vías de tranvías y banquetas de cinco metros.”⁵² Sobre el ancho de las principales calzadas y avenidas del Distrito Federal, Contreras publicó un estudio. (Figura v.10)

De igual manera hubo un intenso movimiento en la formación de planos —levantamientos, obras y proyectos— de buena parte del Distrito Federal. En la memoria de 1925, se comenta que en el Taller de

Dibujo se llevó a cabo la factura de 194 planos, 513 alineamientos, 87 pergaminos, carátulas, acuarelas, etc.; 154 esquemas, 513 dibujos; 313 negativos; 459 copias heliográficas, 11,451 clasificaciones de planos, 1,259 copias fotográficas, la formación de álbumes fotográficos obras municipales, entre otros.⁵³ Si bien esos documentos se referían a sectores específicos de la ciudad, los hubo generales pero sólo incluían el núcleo central, es decir, la Municipalidad de México; por ejemplo, en 1926 se preparó el *Plano general de la ciudad de México a escala de 1:15000 en el que están indicados los proyectos de ampliaciones y prolongaciones de calles para perfeccionar la planificación de la capital*, lo que muestra el interés por emprender las obras bajo un plan coordinado.⁵⁴

El tránsito creció ante el aumento de los vehículos de combustión interna; automóviles y camiones empezaron a competir con los tranvías eléctricos y, finalmente, los desplazaron. Se decía que “La creciente densidad de población de todo el Valle de México ha generado, en la capital de la República, uno de los problemas más serios: el del tránsito. Cualquiera reglamentación ordenada, completa y de verdad eficaz que se formule requiere como base primordial la existencia de vías de comunicación muy numerosas, amplias, que reproduzcan un plan bien coordinado.”⁵⁵

Por lo anteriormente dicho concluimos que la circulación fue vista como una solución para la articulación entre la zona central y las nuevas colonias, las antiguas municipalidades, los barrios y los poblados, haciéndose grandes inversiones, que continuarán en las siguientes décadas, sin desatender otras obras municipales.

Infraestructura

Los rubros considerados por el Ayuntamiento siempre fueron los mismos y trataron de atenderse todos, aunque entre 1924 y 1927 destacan la pavimentación y la apertura de calzadas, siendo asimismo atendidos el saneamiento, la limpieza, el desagüe, las aguas

⁵⁰ *Idem.*

⁵¹ *Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México. Memoria 1927, op. cit., pp. 36-37.*

⁵² *Idem.*

⁵³ *Idem.*

⁵⁴ *Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México. Memoria 1926, op. cit., sin pág.* El cual no hemos localizado.

⁵⁵ *Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México. Memoria 1927, op. cit., pp. 23 y ss.*

potables, el alumbrado público, la arquitectura, los jardines, los monumentos y el transporte. A pesar de ello hubo tareas que habían quedado rezagadas; por ejemplo, no se había hecho alguna ampliación o mejora a la red de desagüe, desde su terminación en 1900. Por ello, entre 1925 y 1928 se emprendieron algunos trabajos para el saneamiento y la dotación de agua. Debemos agregar que la naturaleza de la red era desigual; el centro y el poniente contaban con una buena red, pero en el norte, sur y oriente los servicios eran muy deficientes o casi inexistentes.⁵⁶

En el rubro de espacios verdes destaca el recién formado “vivero municipal” de Balbuena que, de acuerdo con la *Memoria del Ayuntamiento* de 1927, venía “a llenar la necesidad ingente de la población que responde a dos finalidades de salubridad pública: la de formar una cortina de frondas que amuralle la ciudad contra las tolvaneras provenientes del Lago de Texcoco y que son vehículo de infecciones; y la otra, proveer suficientemente al municipio de los árboles necesarios para poblar parques, adornar jardines, avenidas y calles y, al mismo tiempo, purificar el ambiente.”⁵⁷

En la “Fiesta del Árbol” celebrada en dicho vivero, Miguel Ángel de Quevedo ofreció un discurso, en el que manifestaba:

Las ciudades viejas han tenido que ser transformadas para su higiene y bienestar mediante la ampliación de calles y el establecimiento de espacios libres donde plantar árboles como elemento purificador de la atmósfera y regulador del clima. En las ciudades donde son enormes las superficies ocupadas por pavimentos y techumbres que se recalientan con los rayos del sol, es más necesario contar con espacios libres, plétóricos de árboles para refrescar la atmósfera. Los médicos han declarado —no sé por qué— que los habitantes de la ciudad de México son inmunes a la tuberculosis. Desgraciadamente, esto no es verdad, porque las estadísticas del Departamento de Salubridad han

puesto en evidencia que más del sesenta por ciento de las defunciones son originadas por enfermedades de las vías respiratorias. La causa del desarrollo de esos males puede atribuirse a la desnudez —que no aridez— de la periferia o contornos de la ciudad y de la cuenca del Valle de México, las que se mantienen con aire pobre en oxígeno y lleno de polvo a causa de los vientos.⁵⁸

La preocupación del ingeniero por la calidad del aire en el Distrito Federal ya la había manifestado en varias publicaciones y era compartida por otros especialistas, quienes prepararon, al igual que Quevedo, algunos estudios.⁵⁹

Ante los problemas de la ciudad de México se puede afirmar, con Erika Berra, que en la década de 1920 hubo en el Ayuntamiento un intenso trabajo, enfocado en la circulación —pavimentación, prolongación, ampliación y apertura de calles y avenidas—; la dotación de servicios; el impulso a los espacios verdes; la desviación de ríos y el cierre de canales; la preparación de un número significativo de planos de la ciudad y de sus colonias; y la creación de dependencias especializadas.

AVANCES EN LA PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Pocos años antes de la reunión de Nueva York de 1925, los arquitectos Alfonso Pallares y Luis R. Ruiz publicaron propuestas para la ciudad de México, en las que destacan la circulación y la zonificación.

ALFONSO PALLARES

El arquitecto Alfonso Pallares tuvo una labor importante en esa década en el gremio de los arquitectos,

⁵⁶ En 1913, la red de agua abastecía once mil tomas, para 1924, se alcanzaron 19,676 y entre 1925 y 1927 el número aumentó 2,783 tomas más; la provisión diaria de agua era de 216'073,000 litros “que sería una buena dotación para una población de hasta un millón de habitantes.” *Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México. Memoria 1927, op. cit.*, pp. 103 y ss.

⁵⁷ *Idem.*

⁵⁸ *Idem.*

⁵⁹ Miguel Ángel de Quevedo, *La necesaria orientación en los trabajos de la desecación del Lago de Texcoco y problemas que con ella se ligan*, México, Secretaría de Gobernación, 1922 y Ezequiel Ordóñez, *Las nubes de polvo sobre la ciudad de México*, México, Secretaría de Gobernación, 1921.

la cual apenas empieza a ser estudiada.⁶⁰ Como presidente de la SAM publicó el *Anuario 1922-1923* y fue editor de la revista *El Arquitecto*; entre los trabajos destacan dos propuestas, una para la ciudad de México y otra para la Plaza de la Constitución, mismas que fueron difundidas en las obras citadas y en las secciones de arquitectura de *Excelsior* y *El Universal*.

Idea de ciudad

En el artículo “Ante el plano de la ciudad de México. Un ensayo de arquitectura cívica”, el arquitecto Pallares manifiesta la concepción que tiene de la ciudad, a partir de la lectura de ese documento.⁶¹

Si se coloca uno ante un plano de la ciudad de México y lo ve atentamente, en vano quiere discernir alguna ley de agrupación y desarrollo en la maraña de líneas que lo forman. Después de la confusa impresión de conjunto que el dicho plano produce, comienza a fijarse la mirada, primero, en la masa del Bosque de Chapultepec, y la del Parque Balbuena, y en seguida en los trazos de las siguientes avenidas. La avenida de la Tlaxpana que penetra por la ciudad por el noroeste y se continúa con menos intensidad gráfica en la avenida de Tacuba hasta llegar al centro de la ciudad. La avenida Chapultepec que amplía y rectilíneamente se desprende del perímetro del Bosque y va a interrumpirse repentinamente, casi en el centro geométrico del plano. Se acentúan en seguida las avenidas que van de Norte a Sur, formadas por las calles de Guerrero y sus proyectadas prolongaciones; la avenida formada por la calle de Santa María de la Redonda, San Juan de Letrán y sus continuaciones; la formada por las calles de Peralvillo, el Reloj, Pino Suárez, etc. En las zonas perimetrales aparecen los trazos de importantes avenidas de curso no rectilíneo. El

resto del plano lo forma un tejido de líneas, las unas de Norte a Sur o de Este a Oeste, las de más acá del Noroeste a Sureste y un tejido de tal manera desigual, en sus ritmos geométricos y sus directores, [sic] que se diría la aglomeración de los cristales vistos al microscopio de alguna laminilla pétrea: apenas si las masas de Catedral y la Plaza de la Constitución, la Alameda y algún otro jardín marcan su preeminencia.⁶²

Antes de revisar su idea de ciudad, queremos explicar el uso del concepto “arquitectura cívica”, que forma parte del nombre del artículo. Por esos años, éste competía todavía con el de planificación, y los arquitectos mexicanos lo usarán de manera común, aunque debemos aclarar que el concepto urbanismo fue escasamente utilizado en esas décadas. Arquitectura cívica es un término muy antiguo, referido a la infraestructura, vías, puentes de la ciudad. Precisamente, al tratar de ubicar el quehacer del arquitecto, Pallares lo define como el arte de construir edificios y monumentos, basándose en el *Diccionario de la Academia*.⁶³ Como equivalente, dice el arquitecto Luis Prieto Souza, se utiliza “arte cívico”, es decir, la arquitectura aplicada a la ciudad.⁶⁴ En ese contexto hemos de establecer que la arquitectura, desde hacía algunas décadas trataba de definir su campo frente a la ingeniería y, a la vez, extendía su campo, precisamente, cuando el urbanismo se convertía en una disciplina independiente.

Volviendo a Pallares, el ejercicio de leer la ciudad en un plano no era novedoso, aunque sí la publicación del resultado de las observaciones.⁶⁵ Inicialmente, el arquitecto sólo reconoce la maraña de líneas que lo forman: “un tejido de tal manera desigual, en sus ritmos geométricos y sus directores [...] la aglomeración de los cristales vistos al microscopio de alguna laminilla pétrea”. A medida que observa

⁶⁰ Estudios sobre Pallares los ha desarrollado Elisa M. T. Drago Quaglia, entre ellos, “Alfonso Pallares del Portillo” (en prensa) y “Alfonso Pallares: crítica, visiones y polémicas del anuncio moderno y el problema arquitectónico en México” (Tesis doctoral, Posgrado en Arquitectura, UNAM, 2014).

⁶¹ Debido a que en el artículo incluye *El Plano de la Ciudad de México 1923*, creemos que en él basó su lectura. Éste incluye la leyenda: “Plano formado con los datos más recientes por el ingeniero Juan R. Molina”, y está limitado, al sur, por el Río de la Piedad; al poniente, por Tacubaya y Chapultepec; al norte, por Río Consulado; y al oriente, por la calzada de La Viga.

⁶² Alfonso Pallares, “Ante el plano de la ciudad de México. Un ensayo de arquitectura cívica”, en *Anuario 1922-1923. Sociedad de Arquitectos Mexicanos*, México, 1923, p. 21.

⁶³ Alfonso Pallares, “La palabra arquitecto”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 24 de julio de 1927, p. 6.

⁶⁴ Luis Prieto Souza, “¿Planificación o urbanismo?”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *El Universal*, 23 de octubre de 1927, p. 2.

⁶⁵ Luis Prieto Souza también hizo su aportación, con el texto “A vuelo de pájaro sobre la ciudad”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *El Universal*, 21 de noviembre de 1926, p. 2.

con más atención, empieza a distinguir los grandes hitos urbanos, en este caso las áreas verdes, el Bosque Chapultepec y el Parque de Balbuena; luego, los trazos de las principales avenidas y calzadas, Tlaxpana-Tacuba y Chapultepec, y es entonces cuando inicia su reflexión: “Es indudable que el plano de la ciudad cuenta, relata, la historia de su formación y nos dice que no han tenido parte en ella sino principios mezquinos de urbanización, y que las modificaciones han exigido nuevos conceptos sociales y sobre todo la dinamización de la vida moderna no han hecho sino destruir y derribar lo antiguo.”⁶⁶ Esa confrontación entre el pasado y el presente dará sentido a su propuesta para transformar la ciudad.

Pallares brinda información apreciable, al detallar los extensos espacios verdes, la arquitectura y las vialidades importantes; sin embargo notamos silencios, como aquél que se refiere a el Paseo de la Reforma, a diferencia de los arquitectos revisados que destacan la amplia avenida e incluso algunos la toman como un eje en sus proyectos. Ante el plano de la ciudad de México, Pallares asevera que no encuentra ninguna “ley de agrupación” en esa maraña de líneas, y en la periferia, advierte un tejido desigual de líneas. Él explica que esto se debe a que en su desarrollo hubo “principios mezquinos de urbanización” y las modificaciones sufridas destruyeron y derribaron lo antiguo, en suma, en su crecimiento no se aplicaron lo que él llama las leyes de la arquitectura cívica.⁶⁷

Pallares caracteriza la urbe como un organismo arquitectónico, “un edificio especial, una enorme casa humana, sometida a las leyes arquitectónicas higiénicas y de ingeniería civil tan definidas como los de cualquier otro edificio arquitectónico”.⁶⁸ La ciudad, esa “gran habitación humana”, estará formada por:

El conjunto de edificios representativos de la vida espiritual de la sociedad, es decir, los edificios de gobierno, las iglesias, los edificios administrativos, los teatros, las escuelas. Vienen enseguida los edificios comerciales donde se desarrollan las actividades necesarias para surtir y proveer a la sociedad de los elementos que reclama la vida material en sus muy

diversas exigencias. Luego las casas verdaderamente moradas de los habitantes de la ciudad. A este conjunto se agrega el formado por las fábricas, es decir, los edificios destinados a la producción, y por último los que reclaman el saneamiento e higienización de todo el conjunto urbano. Cada uno de estos conjuntos puede subdividirse en grupos y elementos urbanos de manera de ser diversa, y de acuerdo con la función especial de cada elemento [...] los elementos constitutivos del conjunto urbano habría que distribuirlos y organizarlos en un plan de ciudad ideal, en una sucesión de zonas o centros urbanos bien caracterizados y con la ponderación y colocación debida al mismo tiempo que convenientemente ligados y cohesionados.⁶⁹

Así, la sucesión de conjuntos arquitectónicos bien caracterizados, “bien ubicados” y convenientemente ligados y cohesionados, igual que el cuerpo humano, formarán esa urbe orgánica y arquitectónica, a la vez. Los conjuntos deberán:

...satisfacer no sólo a preceptos de salubridad e higiene, sino muy especialmente a leyes plásticas de belleza: es decir, que como todo elemento o criatura arquitectónicos, esos elementos no sólo deberán ser útiles y convenientes desde el punto de vista de habitabilidad sino también bellos. La higiene, por ejemplo, dictamina lo que se refiere al ancho de las avenidas, a la altura de las casas, a la proporción de los arbolados, a la capacidad de los factores de ventilación, al abastecimiento del agua, etc., pero la ley arquitectónica por excelencia ordenará el ritmo, la proporción, la variedad, el claro oscuro, la armonía, el estilo a que habrá de sujetar esos mismos elementos.⁷⁰

De esa manera, dice Pallares, las leyes de la arquitectura se aplican a la ciudad, fundamentándose en los conceptos de utilidad, conveniencia, higiene y belleza, implicando ritmo, proporción, variedad, claroscuro, armonía y estilo. Esta es su aportación teórica, en la que su ideal de ciudad estará estrechamente ligado a las prescripciones que rigen la arquitectura.

⁶⁶ Pallares, “Ante el plano de la ciudad, *op. cit.*, p. 21.

⁶⁷ *Idem.*

⁶⁸ *Ibidem*, p. 22.

⁶⁹ *Idem.*

⁷⁰ *Idem.*

Una propuesta para la capital

La transformación de la ciudad será a partir de los núcleos arquitectónicos esenciales —llamados también conjuntos urbanos o núcleos urbanos—, constituidos por los monumentos coloniales más importantes; entre ellos, los formados por la Catedral y el Sagrario; la iglesia de Santo Domingo con la Escuela de Medicina, el edificio de la ex Aduana y las casas con los portales que limitan la plaza por el lado poniente; el edificio de Las Vizcaínas; las iglesias de la Santa Veracruz y San Juan de Dios, ligadas a la Alameda; la iglesia de la Concepción con su plaza (Belisario Domínguez y callejón del 57); la plaza Loreto; el rincón de la Santísima; y el templo de la Purísima Concepción con la fuente de El Salto del Agua. A partir de ellos y de las condiciones generales del tráfico sugiere que se establezcan los ensanchamientos, y lo explica así:

No queremos decir que dichas avenidas hayan de partir precisamente de dichos monumentos, de manera de aminorar su importancia con perspectiva abiertas y desproporcionadas a la magnitud del edificio; más bien las mismas avenidas, siguiendo el trazo actual de las arterias principales de la ciudad, se ligarían por medio de otras avenidas o calles secundarias con aquellos núcleos esenciales, enmarcados por un conjunto de edificios armónicamente proyectados y cuya masa y lineamientos generales estuvieran subordinados a la más esencial del núcleo en cuestión.⁷¹

De esa manera, Pallares relaciona vialidad y arquitectura (colonial), tomando como base los núcleos centrales y aprovechando las avenidas ya trazadas y considerando el aspecto económico:

Es indispensable al proyectar futuros ensanchamientos, buscar en cierta manera el compensar los gastos que los mismos tienen forzosamente que originar, con el mayor valor que resulte de los terrenos ganados con el ensanchamiento y, lo que también es posible, con la eliminación de callejones y plazuelas tan inútiles como indecorosas, dada no sólo su posición, sino también la naturaleza de las casas y edificios que en ellas se levantan.⁷²

El arquitecto divide la ciudad por medio de seis arterias, cuyos trazos van en dirección norte-sur y poniente-oriente. La arteria 1, de poniente a oriente, parte del acceso al Bosque de Chapultepec, se incorpora al Paseo de la Reforma y llega a la glorieta de Carlos IV, y de ahí, hacia la Plaza de la Constitución, cambia su dirección hacia el norte para terminar en la Estación de San Lázaro.

La segunda arteria, en la misma dirección, liga el Pueblo de Tacuba con el centro. Su trayectoria va por el puente de la Tlaxpana (calzada México-Tacuba) y “con un trazo un tanto sinuoso” llega a la Alameda, se reduce en la calle de Tacuba, y al alcanzar la Plaza de la Constitución se prolonga hacia el oriente, también, hasta la Estación de San Lázaro.

La tercera, en dirección norte-sur, está formada por varias avenidas; una de ellas liga la Aduana de Santiago con el centro y con las zonas fabriles del sur y suroeste. Está formada “por tres avenidas semejantes, que partiendo conjuntamente de los almacenes de la Aduana, se desarrollan paralelamente por las calles de Santa María la Redonda, las de Comonfort-Bolívar y Factor-Isabel La Católica, respectivamente, para penetrar al centro de la ciudad, por el Teatro Nacional, la Cámara de Diputados y La Profesa, respectivamente, continuando siempre sensiblemente en la misma dirección hasta los límites de la ciudad al sur.”⁷³

La arteria 4 es otra alternativa norte-sur, que une la Villa de Guadalupe y “las barriadas de Peralvillo y Valle Gómez”, con el centro y el sur. Comienza en La Villa, sigue por la calzada del mismo nombre (Guadalupe o Misterios), penetra la ciudad por la avenida Peralvillo, llega a la Plaza de la Constitución, continúa por Cinco de Febrero, hasta alcanzar los límites de la ciudad al sur. Integrada a ésta, se halla la quinta, que inicia en la Estación del Ferrocarril Hidalgo, continúa por el centro y sigue por Pino Suárez, “para ir a fundirse con unirse con la importante calzada de San Antonio Abad (Tlalpan), que une las poblaciones de Coyoacán y Tlalpan y las nuevas colonias del sur con el centro.”⁷⁴

⁷¹ *Ibidem*, p. 23.

⁷² *Ibidem*, p. 25.

⁷³ *Idem*.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 26.

En el mismo sentido, la sexta está formada por las calles de Ramón Guzmán (Insurgentes centro), Insurgentes (sur) y la avenida Veracruz. Comienza en la Estación de Buenavista, sigue por las colonias Roma y Del Valle, para prolongarse hasta San Ángel.

La última arteria, igualmente de norte a sur, está formada por las calles de Guerrero, Bucareli y La Piedad, con la derivación de la avenida Chapultepec, que entroncando con Bucareli, se desvía al poniente, para unirse a Paseo de la Reforma y, después, a Chapultepec.

El modelo circulatorio planteado por Pallares es orgánico, aprovecha las vialidades existentes, en dirección norte-sur y oriente-poniente, y su función es llevar la sangre al organismo llamado ciudad: “En general, las arterias paralelas e inmediatas a las ya descritas son casi de la misma importancia que éstas y sirven para establecer el circuito, digamos, de la circulación urbana formando a manera de las arterias del cuerpo humano, un conjunto de conductos esenciales de los que se derivan otros más pequeños que forman un conjunto de ramificaciones que llevan la sangre a todas las partes del organismo.”⁷⁵ Así, ese modelo integra la analogía organicista a la arquitectura, de ahí que la ciudad sea una criatura arquitectónica y orgánica.

La transformación de la Plaza de la Constitución

Otro estudio de Pallares fue el de la Plaza de la Constitución, publicado en el artículo “La planificación de la ciudad de México”, que dividió en dos temas: “El desarrollo de la ciudad de México” y “La Plaza de la Constitución y su transformación arquitectónica”. El primer texto se anuncia como una recopilación de obras que llevaron por tema su historia, entre las que anota *La ciudad de México* de José María Marroquí, *La Nueva España* de Alejandro de Humboldt, *La conquista de México* de Bernal Díaz del Castillo y *La ciudad de México* de Jesús Galindo y Villa. Para el arquitecto, los estudios allí contenidos servirían “de punto de partida necesario para la elaboración relacionada con las transformaciones que hayan de efectuarse al plano actual de la ciudad de

México”.⁷⁶ Sin embargo, sólo abordó la historia prehispánica y la colonial del siglo xvi. En la segunda entrega, el arquitecto presentó un anteproyecto para la Plaza de la Constitución.⁷⁷

Para Pallares el estudio de la Plaza de la Constitución debía integrarse a la planificación de la ciudad de México, ya que ese espacio congregaba “en forma monumental —argumenta— la síntesis de los fenómenos y realidades sociales” del país durante los tres siglos coloniales:

...vemos surgir en nuestra Plaza de la Constitución, la Catedral y el Sagrario, el Palacio Nacional, el Palacio Municipal y los Portales de las Flores y de Mercaderes, como símbolos por excelencia de todos los fenómenos y realidades sociales que se desarrollaran, armónicamente unas veces, en contraposición las otras, dominando inconcusamente los unos, contrarrestando ese dominio absoluto los otros, en actividad victoriosa aquéllos, en actitud digna o humillada los otros, dando lugar en forma quizá única y asombrosa a todo un conjunto monumental arquitectónico que indudablemente tiene un valor casi no igualado entre los conjuntos arquitectónicos del mundo entero.⁷⁸

Para él su arquitectura era el símbolo de una realidad histórica, lograda durante el periodo colonial; arguye que el siglo xix no le aportó nada, menos aún el porfirato, que desconoció el pasado novohispano y tuvo una “admiración incondicional por todo lo importado de Europa, esencialmente francés”.⁷⁹ Siguiendo la línea de pensamiento de que cada época de la historia deja su huella en la arquitectura, Pallares considera que la revolucionaria debe traer un nuevo desarrollo nacional, con su respectiva expresión arquitectónica. Ahora, dice, “es necesario construir edificios representativos que nos hablen de los nuevos valores surgidos [y] ¿Dónde mejor levantar esos edificios que en la Plaza de la Constitución?

⁷⁶ Alfonso Pallares, “La planificación de la ciudad de México. Desarrollo de la ciudad de México”, en *El Arquitecto*, órgano de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, serie II, núm. VI, noviembre de 1925, p. 1.

⁷⁷ Alfonso Pallares, “La Plaza de la Constitución y su transformación arquitectónica”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *El Universal*, 14 de marzo de 1926, p. 2.

⁷⁸ Alfonso Pallares, “La Plaza de la Constitución, *op. cit.*”, p. 3.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 4.

⁷⁵ *Ibidem*, p. 25.

Ella es el núcleo representativo por excelencia de nuestra ciudad.⁸⁰

Para el arquitecto, las “enormes” dimensiones de la plaza —cincuenta mil metros cuadrados de terreno— no permitían ver la “grandiosidad” de los edificios de su entorno, por lo que plantea que en ella se construyan:

...edificios destinados a oficinas de gobierno, a locales destinados a los actos cívicos más solemnes, tales como conmemoraciones patrias, congresos, festivales de la raza, de carácter internacional, etc. y edificios comerciales...

El conjunto así elaborado se completaría con elementos netamente expresivos como pequeños monumentos, fuentes, postes de luz, postes anunciadores, etc. que amalgamándose a las masas y espacios nuevamente constituidos vendrían a hacer del todo un conjunto altamente bello.⁸¹

En la Plaza de la Constitución —el núcleo esencial de la ciudad—, los nuevos edificios deberán ser la síntesis representativa del “devenir histórico arquitectónico de México, expresado simbólicamente por la arquitectura”.⁸² Se agruparán en cuatro conjuntos: Catedral-Sagrario, Palacio Nacional, Palacio Municipal y Portal de las Flores, y Portal de Mercaderes. Además propone edificaciones nuevas agrupadas en cuatro pequeñas plazas diferenciadas. Así, ante la enorme superficie que ocupa la Plaza de la Constitución, lo que hace es atomizarla. Los edificios ideados no adoptan el estilo colonial, como lo habían sugerido sus contemporáneos, más bien rompen con él, de acuerdo con la idea de Pallares de que un nuevo momento social construye una nueva arquitectura, por ello se solucionan en el estilo art-déco, una tendencia de actualidad.

El interés de los arquitectos —incluido Contreras— por el arreglo de la Plaza de la Constitución



Figura II.5. Parte suroeste de la Plaza de la Constitución, ca. 1925. ACC.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 5.

⁸¹ *Ibidem*, p. 7.

⁸² *Ibidem*, p. 6.

continuó hasta a finales de esa década. Entre 1927 y 1928, el arquitecto Luis Prieto Souza, editor de la “Sección de Arquitectura” de *El Universal* publicó tres artículos; dos, titulados “La Plaza de la Constitución” y otro, “¿Qué colocamos en el Zócalo?”. En uno de ellos argumenta:

...la Plaza de la Constitución merece un arreglo de conjunto, de gran conjunto monumental que haga dignos a los edificios que la enmarquen [...] y que sacando partido de sus extraordinarias dimensiones de la plaza, le imprima a ésta un carácter grandioso de conjunto edilicio.

Ampliar el Pasaje de la Diputación, haciendo coincidir el eje de esa calle, ampliada ya, con el de la Catedral y que además, también se proyecta construir, buscando el “*pendant*” al Palacio Municipal, el edificio del Gobierno del Distrito simétricamente con aquél, respecto del eje mencionado. Tal vez esta idea se ligue con el propósito esotérico de la prolongación de la Av. Chapultepec hasta enlazarla con la calle de Ocampo y preparar así una sorpresa espléndida al permitir desembocar al través de esta última sobre la plaza, frente a frente de nuestro soberbio templo colonial.⁸³

En otro escrito, el arquitecto hace una crítica de las condiciones en las que se encontraba la Plaza de la Constitución. En los alrededores continuaba la molestia de las terminales de tranvías y camiones y la suciedad, ocasionada por los puestos de frutas y alimentos, lo que a su parecer le proporcionaba un carácter pueblerino:

Con una enorme estación central y distribuidora de toda clase de muebles rodantes, que con el estrépito de los gritos desaforados que anuncian su itinerario, lanzan a los cuatro vientos su constante aventura, entre tumbos, empellones, y aperturas y amenazas a los mortales, más mortales que nunca, que han puesto incondicionalmente diez centavos y su vida al arbitrio de cualquier desenfrenado.

⁸³ Luis Prieto Souza, “La Plaza de la Constitución”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *El Universal*, 27 de marzo de 1927, p. 2.

Agréguese al espectáculo el contingente de los vendedores de frutas, comestibles y novelistas procazes, sin suprimir, por supuesto a los pintorescos vagos...⁸⁴

Finalmente, entre las principales ideas propuestas en esa década para el arreglo de la Plaza de la Constitución estaban la modificación en su conjunto y no como la suma de adiciones; una ornamentación en la que los edificios circundantes —que a su vez debían reformarse para lograr una armonía urbano-arquitectónica— mostraran su monumentalidad; la construcción de un edificio similar al Palacio Municipal; la apertura de 20 de noviembre; el diseño de un monumento con una expresión cívica; el abandono de su carácter de estación de transportes colectivos. En líneas generales, la propuesta de Pallares difiere de estas.

LUIS R. RUIZ

En abril de 1924, el arquitecto Luis R. Ruiz fue comisionado por el Ayuntamiento para realizar algunos estudios para la ciudad.⁸⁵ Entre marzo y junio publicó en *Excelsior* varios los artículos que llevaban como título genérico “la replanificación de la ciudad de México”, y que probablemente concentraban los estudios allí realizados;⁸⁶ sin embargo, la serie publicada en ese diario capitalino se anunció como parte de una confe-

⁸⁴ Luis Prieto Souza, “La Plaza de la Constitución”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *El Universal*, 29 de julio de 1928, p. 2.

⁸⁵ Poco sabemos del arquitecto Ruiz. En 1946 se le hizo un homenaje por cumplir cincuenta años de maestro; aunque dio clases en la Escuela de Arquitectura, su especialidad eran las ciencias, de la que tuvo un doctorado en 1932. En la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM impartió las materias de cartografía, demografía y estadística, entre otras. El arquitecto Federico Mariscal comenta que él, José Luis Cuevas, Alfonso Pallares, Jesús Acevedo y Ruiz formaban un grupo muy unido. “Cincuenta años de Enseñar...”, en *Arquitectura y lo demás*, núm. 9, abr-ago. de 1946, pp. 22-23.

⁸⁶ En el artículo de Ruiz “Proyecto sobre replanificación de la ciudad” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 6 abril de 1924, p. 3), los editores incluyen una nota en la que se anuncia esa misión, sin embargo el Ayuntamiento no aceptó sus proyectos.

rencia, patrocinada por la SAM, que había sustentado el 7 de marzo en “la Facultad de Altos Estudios”.⁸⁷

Si Pallares planteaba lo que era una ciudad relacionada estrechamente con la arquitectura, Ruiz no hizo ese tipo de pronunciamientos y sólo ideó una propuesta de trazo y zonificación, siendo su enfoque más bien pragmático, basado en los estudios y obras del pasado de la ciudad de México.⁸⁸ Su programa concedía gran importancia a la prolongación de Insurgentes hacia norte, hasta la Villa de Guadalupe, con lo que se lograría la comunicación “entre regiones extremas y creando un eje de enorme importancia no sólo en la ciudad sino en el Distrito Federal.”⁸⁹ La obra proporcionaría grandes beneficios a la zona norponiente —advertía— además habría que expropiar poco, siendo las propiedades existentes de escaso valor. El arquitecto Ruiz explicaba que sus propuestas requerían de estudios más especializados, ya que primero habría que conocer las necesidades generales del problema del trazo de la ciudad y luego “cuáles son las regiones útiles para resolverlo, para ligar al centro los núcleos de población y a la vez para establecer las circunvalaciones que poco a poco irán apareciendo como consecuencia del análisis que se haga en subsecuentes artículos.”⁹⁰

El primer artículo de Ruiz empieza con una reflexión sobre la transformación de las ciudades; al cambiar las condiciones de tráfico e higiene fue preciso proveerlas de instalaciones higiénicas y de vías de comunicación, que acortaran las distancias.

⁸⁷ Los artículos publicados son: “La replanificación de la Ciudad de México encierra gran interés” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 16 de marzo de 1924, pp. 6-7); “Los estudios de replanificación de la Ciudad de México por el Arq. Ruiz” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 23 de marzo de 1924, p. 4); “Proyecto sobre replanificación de la ciudad” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 6 abril de 1924, p. 3); “Los nuevos trazos de nuestras grandes arterias” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 13 abril de 1924, p. 3); “Estudios sobre planificación en la metrópoli” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 11 mayo de 1924, p. 3); “Estudios de replanificación de la ciudad de México” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 25 mayo de 1924, p. 3); “Estudios de replanificación de la ciudad de México” (“Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 1 junio de 1924, p. 6).

⁸⁸ En ninguno de sus artículos, Ruiz publicó algún estudio de trazo.

⁸⁹ Luis R. Ruiz, “La replanificación de la Ciudad de México encierra gran interés”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 16 de marzo de 1924, pp. 6-7.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 6.

Menciona los proyectos que pretendieron mejorar la ciudad de México, destacando los trabajos de Ignacio Castera, comisionado por el Conde Revillagigedo en 1794; los del arquitecto Ramón Rodríguez Arangoiti en 1866, con su proyecto para una transversal, que ligara la Plaza de la Constitución con el Castillo de Chapultepec;⁹¹ menciona también los proyectos, ya revisados, tanto de Emilio Dondé como de Miguel Ángel de Quevedo; alude al trazo de la colonia Hidalgo de Roberto Gayol y al de Pallares para la Plaza de la Constitución, del que expresa: “un bellissimo proyecto para la transformación del centro de la ciudad [...] y que, si bien es poco factible, no por eso menos bello, conforme a la idea romántica de trazos desviándose de la recta...”⁹²

Ruiz cierra su reflexión con el proyecto, preparado por Francisco Mújica Diez Bonilla, y advierte que, al ser extranjero, desconocía el desarrollo de aquellos que se habían hecho para la ciudad de México, y más aún, no conocía la propia ciudad, y advierte: “El suyo consiste en una serie de trazos rectos y en prolongación de calles, y creación de rotondas que, a nuestro juicio, no están motivadas; en él se cortan manzanas por centenares y no se desahoga el tráfico central; sino que con algunas desviaciones se complica y no parece justificado el trazo de multitud de arterias que deshacen el carácter y estructura de la ciudad.”⁹³

Después de la publicación de ese primer artículo hubo un reclamo, a los editores de la Sección de Arquitectura de *Excelsior*, de parte de Mújica Diez Bonilla, autor de “La transformación, ensanche y embellecimiento de la ciudad de México”, quien argumentaba que el suyo había sido el primer proyecto de planificación de la capital mexicana y que Ruiz no le había dado crédito. Debemos mencionar

⁹¹ Respecto esos trabajos del arquitecto Rodríguez Arangoiti, en las fuentes estudiadas se manejan las fechas de 1862 o 1869, realizándose en 1866.

⁹² Ruiz, “La replanificación”, *op. cit.*, p. 7.

⁹³ *Idem*. De ese personaje tenemos noticias por el libro Daniel Schavelson y Jorge Tomasi, *La imagen de América, los dibujos de arqueología americana de Francisco Mújica Diez Bonilla* (Buenos Aires, Corregidor-Ediciones Fundación CEPPA, 2005), en cuya introducción se asienta que fue mexicano, y se afirma que fue un prolífico dibujante y un magnífico artista, quien llevó a cabo el trabajo enorme y sistemático de dibujar todo lo que podría ser dibujado en la arqueología mesoamericana, particularmente en México. <http://www.famsi.org/reports/03003/03003Schavelzon01.pdf>. Revisado el 31 de enero de 2014.

que sí se le dio crédito, pero fue el único proyecto criticado por Ruiz.⁹⁴

Para finalizar el recuento de los proyectos para la ciudad de México anteriores al suyo, Ruiz comentaba que esa tarea no se hacía en un día y que se requería de una comisión mixta, en la que participaran arquitectos, ingenieros civiles, médicos y “personas de gran ilustración”, indicando que esa comisión podría ser “una barrera espinosa” para los intereses particulares.

En sus estudios de zonificación, Ruiz sugiere que la división de la ciudad quede dividida en cuarteles o regiones, a partir del tipo de actividades desarrolladas. Sin embargo, lo que hace es una tipificación de las zonas ya existentes, que son en términos generales, su “corazón”, en donde se ubica la región administrativa, que incluye los edificios públicos. Su prolongación al oriente era la llamada región de mercados, como La Merced al oriente, San Juan al sur y La Lagunilla al norte, donde el tráfico era intenso y el comercio muy activo. Más espaciosa que la administrativa, la comercial o de negocios, que comprende bancos, grandes almacenes, restaurantes, hoteles, centros de diversión y despachos, localizados a unas dos manzanas más por el norte, oriente y sur; se caracteriza por el continuo movimiento de población “y en el que en ciertos momentos el tráfico es tan intenso, tanto de coches como de peatones, que se congestiona hasta hacerse asfixiante [...] que se han tenido que dar disposiciones cada vez más urgentes para encauzar y organizar la circulación [...] respecto al tráfico lento (carga y abastecimiento, materiales de obras, etc.).”⁹⁵

La tercera zona, la de las “habitaciones centrales”, inmediata a la zona de negocios, contiene las agrupaciones densas de población, que buscaban estar cerca para evitar grandes recorridos del trabajo a su casa; era la que tenía el mayor índice de mortalidad por las condiciones insalubres, ya que sus espacios

estaban convertidos en “verdaderos hacinamientos humanos”, sin patios, ventilación ni jardines.

La fabril se localizaba en las zonas periféricas y ligada a la llegada de las vías férreas. Por último ubica, en el eje Chapultepec-Insurgentes, las áreas de “habitación tranquila”:

Viendo el plano actual de la ciudad, se puede decir que la nueva aglomeración urbana tiene un centro de distribución bastante marcado en el punto donde se cruzan las avenidas de Chapultepec e Insurgentes; en efecto, en este punto parten las principales líneas de comunicación para las diversas regiones de nueva población, y está ligado este punto ampliamente a casi todas las otras regiones urbanas, siendo a la vez parte del eje que liga la amplísima avenida de los Insurgentes con el extremo norte de la población hasta llegar al barrio de Nonoalco con pocos puntos de estrechamiento, línea que puede en la actualidad considerarse como una de las arterias más importantes para las comunicaciones futuras.⁹⁶

Las zonas de “habitación tranquila”, en la parte oeste y suroeste, comprenderán las colonias privilegiadas con buena infraestructura, las antiguas San Rafael, Juárez, Cuauhtémoc y Roma y las nuevas, Lomas de Chapultepec, Hipódromo-Condessa y Guadalupe Inn, que tendrían como eje Insurgentes.

Para cerrar el apartado sobre los proyectos para la ciudad de México, en la década de 1920, consideramos que tanto Pallares como Ruiz ofrecían la intercomunicación entre sus partes y la caracterización de las zonas, a partir de los usos del suelo tradicionales, es decir, aquellos establecidos de manera “natural”. Cada arquitecto tiene un punto de vista específico sobre la planificación. En el de Pallares notamos que su interés se orientaba a la ampliación del campo de la arquitectura, en el sentido de ver la ciudad como un edificio de mayor tamaño, cuando afirma: “La ciudad es un edificio especial, una enorme casa humana sometida a leyes arquitectónicas higiénicas y de ingeniería civil tan definidas como las de cualquier otro edificio

⁹⁴ Contreras reconoce el proyecto Mújica, como el primer estudio de planificación de la ciudad, el que desafortunadamente no hemos localizado. “Informe leído por el arquitecto Carlos Contreras, como representante de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos y de la Secretaría de Educación de México y en nombre de la Delegación Mexicana en la sesión de la tarde del miércoles 22 de abril de 1925 de la *International Town, City and Regional Planning Conference*, verificada en el Hotel Pennsylvania, New York”, en *El Arquitecto*, núm. v, septiembre 1925, p. 39.

⁹⁵ Luis R. Ruiz, “Proyecto sobre replanificación de la ciudad”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 6 abril de 1924, p. 3

⁹⁶ Luis R. Ruiz, “Los nuevos trazos de nuestras grandes arterias”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 13 abril de 1924, p. 3.

arquitectónico”.⁹⁷ El de Ruiz tenía a los proyectos del pasado como referencia y se concentraba en la corrección de los ensanchamientos, por medio de vialidades norte-sur, oriente-poniente, y la articulación de las partes de la ciudad y su vinculación con el centro, aunque no desarrolla enteramente esa idea.

LA URBE Y LA PRENSA

La prensa fue el medio por el que circularon las ideas de los arquitectos sobre la ciudad y sus problemas en la década de 1920, en particular en las secciones de arquitectura de *El Universal* y *Excélsior* y “Planificación y Urbanización” de Carlos Contreras.⁹⁸

Los artículos aparecidos en la “Sección de Arquitectura” de *Excélsior* mostraban el interés de los arquitectos por ampliar su campo, al abordar temas urbanísticos. La historiadora Lourdes Díaz realizó un estudio sobre los asuntos publicados en dicha sección, argumentando que la preocupación de los profesionales mexicanos por lo “urbano” se relacionaba con la habitación, y por lo mismo, con las nuevas colonias.⁹⁹ Sin embargo, creo, iban más allá, ya que en ellos encuentro, también, un interés por planificar la ciudad de México (Pallares, Ruiz, Calderón, Prieto Souza y, claro, Contreras). Por ejemplo, en varias ocasiones Prieto Souza expresó la necesidad de elaborar un plan de conjunto: “Más de una vez en estas páginas se ha llamado la atención de los arquitectos, de los Ayuntamientos y del público en general, a propósito de la urgente necesidad, de la imperiosa necesidad de que los trazos de las nuevas colonias y los proyectos de replanificación o ampliación de las ciudades obedez-

can a un plan general de ensanchamiento, de perfecta unidad coordinadora de todos los elementos cívicos que deben integrar los grandes o pequeños centros urbanos o suburbanos.”¹⁰⁰ El arquitecto proponía seguir los logros de las ciudades europeas y estadounidenses,

...se ha visto surgir ese vasto florecimiento de encantadoras ciudades jardines y de zonas nuevas en los grandes centros urbanos, que son modelos de orden y de previsión, admirables ejemplos de organismos perfectamente coordinados en todas y cada una de las funciones que desempeñan los elementos constitutivos de esos complicados conjuntos.

Vemos en ellos el gran sentido práctico de los autores de esas enormes obras, al mismo tiempo que el indiscutible temperamento del artista que las concibió, así como el espíritu previsor del sociólogo y del ecónomo, el solícito celo del higienista, y el enérgico imperio de la legalidad y del orden.¹⁰¹

Con relación a la expansión, Prieto Souza y Calderón, se centraron en el fenómeno y sus causas inmediatas: la ciudad había crecido de forma desordenada y mucha de la culpa la tenían los fraccionadores que no cumplían con los pocos reglamentos en vigor. Por su parte, Calderón advertía: “Mientras los pueblos florecientes buscan en un intercambio de ideas y una concentración de estudios técnicos, la solución completa de sus problemas de planificación y el perfeccionamiento de sus sistemas de urbanismo, dejamos nosotros, con una apatía culpable, desarrollar negocios ruinosos para nuestras poblaciones, a cuatro o seis audaces que especulan en el favorecido mercado de los lotes urbanos.”¹⁰²

De esa manera, los arquitectos señalaban una realidad que, incluso desdenaban, lo cual Prieto Souza manifestó en una serie de artículos sobre las seis

⁹⁷ Pallares, “Ante el plano de la ciudad, *op. cit.*, p. 22.

⁹⁸ En los primeros años de la década de 1920, *Excélsior* y *El Universal*, fundados en 1917, empezaron a incluir temas de arquitectura construcción y urbanismo en secciones especializadas, publicadas semanalmente. La de *Excélsior* se llamó “Sección de Arquitectura, Terrenos y Jardines”, de la cual era la editora la SAM, iniciando en 1922 y concluyendo en 1931. *El Universal* publicó la sección “Casas y Terrenos, “Guía del Hogar Económico y Arquitectura” de 1924 a 1928. El arquitecto Jesús Galindo y Bernardo Calderón eran los editores de la sección de *Excélsior*, mientras Luis Prieto Souza, de la de *El Universal*.

⁹⁹ De acuerdo con María de Lourdes Díaz Hernández, de 2,467 artículos publicados en *Excélsior* entre 1922 y 1931, 761 estaban dedicados a la vivienda, *Ideólogos de la Arquitectura de los años veinte en México. Sección de Arquitectura del periódico Excélsior*. Tesis de Maestría en Historia del Arte, FFYL-UNAM, 2003, p. 66.

¹⁰⁰ Luis Prieto Souza, “El Congreso de Planificación en Nueva York”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *El Universal*, 8 marzo de 1925, p. 2. Del arquitecto se presentó en la Primera Exposición de Ciudades y Regiones, celebrada en 1927, un plano de la ciudad de México y sus Municipalidades, en la escala 1:10,000. Ver: Francisco Antúnez Echegaray, “La Primera Exposición de Planificación de Ciudades y Regiones”, en *Planificación*, t. 1, núm. 2, octubre de 1927, p. 20.

¹⁰¹ Prieto y Souza, “El Congreso, *op. cit.*, p. 2.

¹⁰² Bernardo Calderón, “Es urgente el estudio de la planificación y urbanización de la Ciudad de México”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excélsior*, 14 de junio de 1925, p. 5.

peores colonias del Distrito Federal.¹⁰³ Finalmente, aunque en la prensa los arquitectos ponían el dedo en la llaga sobre la situación de la urbe y sus reflexiones planteaban la necesidad de un plan general de equipamiento urbano y de viviendas, no desarrollaron una propuesta concreta, a excepción de Pallares y Ruiz.

LA DIVULGACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN

Otro vocero de las obras de la ciudad de México y los adelantos en su planificación fue la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, la cual publicó el *Anuario de la SAM 1922-1923* y editó la revista *El Arquitecto*, su órgano de difusión. En el primero, destaca el arquitecto José Luis Cuevas, como promotor de las ideas y prácticas urbanísticas. En el artículo “Primeras hiladas para nuestro arte cívico” ofrece las fichas bibliográficas de más de setenta libros y once revistas especializadas.

Cuevas llegó muy motivado de su estancia en Bélgica, durante el año de 1920, donde conoció de cerca los estragos de la Primera Guerra en las ciudades europeas, los esfuerzos para su reconstrucción —enfocados a brindar una mejor vivienda a obreros y trabajadores— y “la replanificación de las ciudades para mejorar sus condiciones propias y dotarlas de más altas y mejores bellezas”. Al reconocer los problemas de la capital, que también —advertía Cuevas— pasó por una guerra, hacía un llamado “A los arquitectos jóvenes de mi Patria”, con el fin de que participaran en el crecimiento y desarrollo de las ciudades mexicanas, ya que “Falta ahora únicamente, por lo que hace a nuestra función profesional propia, el ver de explicar cómo han comprendido este problema otros pueblos, las medidas que han empleado para resolverlo y quizá lo que es más interesante para nuestra arquitectura cívica, lo que nosotros alcanzamos de él y lo que por nuestra parte hemos realizado o dejado de hacer.”¹⁰⁴

Cuevas ofreció una selección de publicaciones recientes de urbanismo con la finalidad de que los expertos mexicanos aprendieran a ver y a interpretar la “fundación, evolución y engrandecimiento de las ciudades”. Esa “lista metódica”, como Cuevas la llamó, brindó una amplia gama de obras y revistas paradigmáticas que por esos años, circulaban, entre ellas, *Cities in Evolution* (1915) de Patrick Geddes, *City Planning with Special Reference to the Planning of Streets and Lots* (1916) de Charles Mulford Robinson, *New Ideals in the Planning of Cities, Towns and Villages* (1919) de John Nolen, *Preliminares d'Art Civique* (1916) de Louis van der Swaelmen y *Town Planning in Practice. An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs* (1920) de Raymund Unwin. Ese registro cubría casi todos los aspectos del urbanismo: la legislación, la vivienda, las calles, la ciudad jardín, las ciudades satélites y otros; también reprodujo una página del libro que se convertiría en un clásico entre los especialistas estadounidenses, *The American Vitruvius. An Architect Handbook of Civic Art* (1922) de W. Hegemann y E. Peets.

De esa manera, la recién refundada SAM tuvo un papel preponderante en la divulgación de temas y proyectos para la ciudad, ya que, además de la edición del *Anuario de la SAM 1922-1923*, *El Arquitecto* y la “Sección de Arquitectura” de *Excelsior*, publicó una convocatoria para la celebración del Primer Congreso Nacional de Planificación de Ciudades y Regiones. Se trata de un folleto sin pie de imprenta, editado probablemente en 1926, en el que se hace un diagnóstico del estado de la planificación, en particular, de la ciudad de México. Al igual, en él comunica una postura teórica, al concebir la planificación como el trazo arquitectónico de las ciudades y regiones, adoptando conceptos que circulaban en el ámbito internacional. Sobre la zonificación, indica que organiza:

...a la ciudad en un amplio y coherente sistema de distritos o barrios cada uno de los cuales forma una UNIDAD claramente definida y cuyo carácter se conserva merced a las provisiones de la ley. Por ella se ven salvaguardados los intereses de la ciudad y los de los propietarios de predios vecinos, en todo lo que se refiere a la ubicación, destino y proyecto de toda clase de edificios, pues para autorizar la construcción de éstos, se toman siempre en cuenta dichos intereses.

¹⁰³ Luis Prieto Souza, “Un viaje en seis jornadas por los barrios pobres de México”, en *El Universal*, inicia el 5 de julio de 1925 y termina el 26 de ese mes; entre las colonias en cuestión están Santa Julia, Hidalgo, la Obrera y Atlampa.

¹⁰⁴ José Luis Cuevas, “Primeras hiladas para nuestro arte cívico”, en *Anuario SAM 1922-1923*, s. p. i., p. 68.

En una ciudad ZONIFICADA nadie puede construir robando a su vecino luz y aire, como tampoco produciendo ruidos y malos olores que lo molesten e impidan dormir, obligándole a malbaratar una propiedad para alejarse de los prejuicios sobrevenidos [...] Hay finalmente *economía en el transporte*, pues la concentración de los edificios de igual destino por obra de la división en zonas, sistematiza y encausa las actividades en las diferentes manzanas de edificios, en los espacios abiertos o sin construir, plazas, parques, etc. y en la red de avenidas y calles correspondientes para lograr una resolución permanente al problema del tráfico y como solución final una cabal *urbanización*.¹⁰⁵

Una vez que hubo definido la zonificación, da a conocer, por medio de un recorrido histórico, los más significativos proyectos hasta ese momento. La narración inicia con la ciudad indígena; sigue con el trazo de Cortés; del siglo XVI, alude a los estudios de Enrico Martínez y de Sigüenza y Góngora, para “salvar a la ciudad de las inundaciones”, lo mismo destaca los trazos de los alarifes mayores, Luis de Velasco, Revillagigedo, Bucareli y Branciforte. Del México independiente, apunta los proyectos de trazo de la calzada del Emperador, hoy Paseo de la Reforma, de Ramón Agea y la prolongación de la calzada de Chapultepec hasta la Plaza de la Constitución de Ramón Rodríguez Araingoti; de Manuel Francisco Álvarez, destaca la formación de un plano de la ciudad de México “que indica la corrección de su crecimiento hacia el sureste”, el cual hizo en colaboración con el ingeniero Luis Espinosa; del arquitecto Emilio Dondé, se refiere al plano del fraccionamiento de la Condesa de 1902, en el que marca el desarrollo de la ciudad hacia el suroeste y con él procura corregir: “el trazado de las grandes arterias, principalmente prolongando hacia el NE la calzada de la Reforma; proyecta además la Plaza de la República y sus comunicaciones, y determina la altura máxima que deben tener los edificios en la capital, en relación la anchura de la vía pública. Después el señor arquitecto e ingeniero civil don Manuel F. Álvarez, amplía y corrige el estudio, estableciendo líneas actinométricas [*sic*].”¹⁰⁶

¹⁰⁵ *Convocatoria al Primer Congreso, op. cit.*, sin pág.

¹⁰⁶ *Idem.*

En esa convocatoria se indica, también, que al arquitecto José Luis Cuevas se le deben los proyectos del fraccionamiento del Hipódromo-Condesa. Se citan los trabajos realizados entre 1924 y 1925 por el Ayuntamiento, que arriba registramos; igualmente, se consignan las actividades relacionadas con la divulgación y la enseñanza del urbanismo; finalmente, se ocupa de la participación de la SAM en el congreso de la *International Federation for Housing and Planning* de Nueva York a la que asistieron:

...seis delegados, los arquitectos: Don Bernardo Calderón, presidente en funciones, ex presidentes don José Luis Cuevas, Don Antonio Muñoz G., el ex representante oficial Don Federico E. Mariscal, además comisionado por el H. Ayuntamiento de México para exhibir un valioso conjunto de planos de la Capital, y los socios Don Carlos Contreras y Don Carlos Obregón Santacilia, el primero autor de varios estudios publicados aquí y en Boston, uno de los cuales, el ofrecido al C. Presidente de la República en enero de 1925, con la idea de la fundación de un departamento que se encargara de la planificación de la República Mexicana, fue ilustrado con planos exhibidos en la exposición de la susodicha conferencia neoyorkina.¹⁰⁷

Sobre los estudios de Contreras publicados en Boston no tenemos noticia; en cambio hallamos en el Fondo Presidentes del AGN la correspondencia que el arquitecto le envió, entre enero y marzo de 1925, a Calles presentando su proyecto para la planificación nacional y las anotaciones, ya mencionadas de la revista *City Planning*.

Respecto a la enseñanza del urbanismo, en la convocatoria se indica que a iniciativa del arquitecto Manuel Ortiz Monasterio, responsable de la dirección de estudios de Arquitectura en la Facultad de la Escuela Nacional de Bellas Artes, se estableció el curso de Planificación de Ciudades y Arte Cívico a cargo del arquitecto Cuevas, al que Contreras fue invitado.

Finalmente, en la convocatoria de la SAM se indican los temas que serán tratados en el Primer Congreso Nacional de Planificación de Ciudades y Regiones:

¹⁰⁷ *Idem.*

1. El concepto actual de la CIUDAD MODERNA y la “Planificación”.
2. Influencia de la Planificación en el mejoramiento social.
3. Los caminos ARTERIAS; los sistemas de calles y la pavimentación.
4. Los parques, jardines y espacios libres en las ciudades.
5. Centros cívicos y edificios públicos.
6. Concepto e importancia de la “Zonificación”.
7. La planificación y el problema del ALOJAMIENTO.
8. LA MEJOR DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y DE LAS INDUSTRIAS.
 - a) Las CIUDADES JARDINES.
 - b) Los SUBURBIOS JARDINES.
 - c) Las ciudades SATÉLITES.
 - d) Las colonias o BARRIOS JARDINES.
 - e) Los BARRIOS INDUSTRIALES y
 - f) Las COLONIAS OBRERAS.¹⁰⁸

Aquí, se incluyen rubros abordados por el urbanismo, que hacen énfasis en en la zonificación, siendo novedosa la distribución de la población —obviamente la adinerada— asentada en zonas residenciales, como las ciudades-jardín, las satélites, y los suburbios y barrios jardinados.¹⁰⁹ Creemos que la inclusión de estos temas se debe, en gran medida, a la influencia del arquitecto Cuevas, ya que en Inglaterra estuvo cercano a los nuevos modelos surgidos a partir de las doctrinas de Howard y que, como hemos visto, contaba con un amplio conocimiento del tema. Por otro lado, en el mismo temario es evidente que en nuestro país ya se estaba al tanto del código del urbanismo, lo que prepara el terreno para el movimiento que promoverá Contreras.

LA IMAGEN URBANA

Una constante en esta reflexión será la reseña de las concepciones que diferentes actores sociales tienen de la ciudad y sus problemáticas. En la década de 1920 encontramos una tendencia a describirla por

¹⁰⁸ *Idem.*

¹⁰⁹ Ver: Capítulo I, apartado “Un proceso formidable”

medio de metáforas. Se trata de miradas referidas a su crecimiento, ante la necesidad de aprehender y describir una urbe desarticulada lo hacen mediante imágenes, que permiten visualizarla.

Una ciudad arquitectónica

El texto “Ante el plano de la ciudad de México. Un ensayo de arquitectura cívica” de Alfonso Pallares, ya revisado, ofrece dos imágenes; en la primera, la ciudad es una gran habitación humana y, a la vez, un organismo, sometido a “leyes arquitectónicas higiénicas y de ingeniería civil tan definidas como las de cualquier otro edificio arquitectónico”.¹¹⁰ La otra imagen la proporciona frente a un plano, en el que observa una geometría no definida y un tejido de líneas: “Un tejido de tal manera desigual, en sus ritmos geométricos y sus directores, que se diría la aglomeración de los cristales vistos al microscopio, de alguna laminilla pétreo.”¹¹¹ Sorprendente resultan ambas imágenes; al ser al mismo tiempo un organismo “humano” y una “gran habitación”, Pallares lo que hace es forzar los términos organismo/casa para ampliar el campo de la arquitectura y llevar a la ciudad a una escala mayor; por otro, será vista en una escala menor, sólo perceptible por medio de un microscopio (o caleidoscopio), al constituir una placa pétreo-cristalina, formada por un conglomerado de partículas centelleantes.

Un pulpo sobre el mar Mediterráneo

En junio de 1920, el redactor del periódico *Excelsior* P. F. Healy realizó un vuelo a más de mil metros de altura sobre la ciudad de México y preparó la crónica titulada “En la región de las nubes”.¹¹² Su trabajo ofrece una de las primeras descripciones de un viaje en avión, algunas fotografías aéreas y una metáfora de la capital.¹¹³ El reportaje inicia con una serie de disquisiciones acerca

¹¹⁰ Pallares, “Ante el plano de la ciudad...”, *op. cit.*, p. 22.

¹¹¹ *Ibidem*, p. 21.

¹¹² P. F. Healy, “En la región de las nubes”, *Revista de Revistas*, 27 de junio de 1920, núm. 529, p. 19.

¹¹³ En el artículo se publica una toma aérea vertical, precisamente, de la Plaza de la Constitución. Entre 1917 y 1929 era recurrente el encuadre, en tomas oblicua, del “corazón de la ciudad” y espacios, como Chapultepec, el Colegio Militar, la Villa de Guadalupe y Coyoacán.

de la experiencia de volar, lo cual provoca en el periodista sensaciones místicas y metafísicas, por la perspectiva que brinda. “El aeroplano ha hecho el milagro. Ese pájaro de acero *descubrió otro mundo*. La criatura que en un tiempo abandonara el paraíso se acerca al ideal, se aproxima a dios...”¹¹⁴ Asimismo registra:

Inclinados sobre estribor, y mientras el ave mitológica salvaba distancias y se familiarizaba con las nubes, nosotros íbamos admirando las encantadoras maravillas del paisaje. No era un panorama que se ve desde la cúspide de una montaña o de la torre de una iglesia, era todo un valle, cuyas ciudades y pueblos, cuyos bosques y praderas, no constituían más que insignificantes detalles: la ciudad de los Palacios, con sus avenidas y calzadas, *se nos antojaba un pulpo sobre una superficie de un mar, verde como el Mediterráneo*.¹¹⁵

La imagen de la ciudad llamada de los palacios, como “un pulpo sobre una superficie de un mar, verde como el Mediterráneo” nos podría parecer poética pero tiene mucho que ver con el paisaje geográfico observado desde el avión y con mucha imaginación: la cabeza de ese gran pulpo está formada por la traza antigua, con sus construcciones añejas y contiguas (¿sus palacios?); los largos tentáculos serán las grandes “avenidas y calzadas”, el verde de los “bosques y praderas”, las tierras de cultivo, los ríos, los canales y el esmeralda de sus campos.

Si bien a lo largo de los siglos la ciudad de México —la cabeza del pulpo— había ocupado un espacio pequeño del Distrito Federal, formado por células, es decir, pueblos, barrios, haciendas y ranchos casi autónomos, con cierta circulación entre ellos, el panorama empezó a cambiar, como se ha señalado, durante las dos últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX, con el asentamiento de colonias en la periferia del núcleo central, con el desarrollo del transporte —primero el ferrocarril, y luego el automóvil y el tranvía eléctrico—, que permitió la circulación entre las células y el centro, y un intenso programa de apertura, ampliación y prolongación de avenidas y calzadas —los tentáculos— realizado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas entre 1919 y

1928, vialidades que se asentaban sobre un verde mar, su campiña.

Un vientre hambriento

Federico Sánchez Fogarty, empresario y editor de dos revistas de arquitectura y construcción, *Cemento* y *Tolteca*, publicó el artículo “Las ciudades y las alturas”, que inicia con el tema de la relación entre el hombre y la naturaleza; ésta se resiste ante el hombre, que “por fin vence”.¹¹⁶ Con ello el autor se refiere al crecimiento de las ciudades que, poco a poco, invadían “la naturaleza”, la campiña que enmarcaba las urbes porque, por lo general, se fundaban en un valle y “dilatan sus horizontes hacia las montañas que la circundan.” Ese fenómeno, afirma el autor, caracteriza a la ciudad de México:

...que para ir elevándose sobre su primitivo nivel, se extiende hacia San Ángel —la villa del encanto— erigiendo primero la Colonia Juárez, luego la espaciosa Roma, en seguida La Condesa, uniéndose aquí México y Tacubaya. Siembra después la Colonia del Valle de este lado de Tacubaya y encaja Los Pinos de aquí, con lo cual llena el hueco entre esa municipalidad y Mixcoac. Viene México a inyectar vigor a su invasión con la larga y anchurosa Calzada de los Insurgentes y ayudada por ella la Colonia Guadalupe Inn se encarga actualmente de confundir a Mixcoac con San Ángel. Cuando esto suceda se habrá saciado por algunos años el hambre de terreno que hay en el vientre de la Metrópoli; por más que quién sabe por qué sus garras hacen ahora igualmente presa en otras direcciones y de un solo zarpazo alza ámpula a la Hacienda de los Morales y surge una colonia más, Chapultepec Heights.¹¹⁷

Por los lugares mencionados podemos deducir que Sánchez Fogarty ubica ese desarrollo entre finales del siglo XIX y principios del XX (colonias Juárez y Roma) hasta el momento que escribe, 1925 (Condesa

¹¹⁴ Healy, “En la región, *op. cit.*, p. 19.

¹¹⁵ *Idem*. Subrayado mío.

¹¹⁶ Ambas revistas se empezaron a publicar en 1925. En ellas se escribían artículos técnicos, las bondades de los nuevos materiales de construcción y algunas las obras recién construidas en algunas ciudades del interior de la República y en la capital, debido a que su función era propagar el uso del cemento *Portland*.

¹¹⁷ F. Sánchez Fogarty, “Las ciudades y las alturas. Cosmogonía de F. Sánchez Fogarty”, en *Cemento*, núm. 6, julio de 1925, pp. 8-11.

y Chapultepec Heights). Asimismo, dos aspectos se desprenden de ese fragmento. Por un lado, por los espacios mencionados, alude a la expansión en ciertas zonas de la ciudad; por el otro, ofrece una sorprendente imagen de la metrópoli: un vientre hambriento —la traza antigua—, que por medio de zarpazos engulle las nuevas colonias, fraccionamientos y pueblos que la rodean, y hace que las localidades se confundan.¹¹⁸

La imagen sobre la manera como la ciudad va ganando terreno es compleja, debido a lo intrincado de sus elementos. Si para Healy, la imagen se formula cuando a=b, términos que no poseen nada en común (pulpo=ciudad), en el que se atribuyen características propias de un ser vivo a otro no vivo, en la de Sánchez Fogarty se da la misma relación (vientre colosal/ser vivo=ciudad/ser no vivo), a lo que hay que agregar la característica de la tomar la parte por el todo: vientre colosal=ser depredador. Aunado a esto, la imagen encierra una acción en la que el vientre (traza antigua), con sus garras, añade pueblos, colonias y fraccionamientos para saciar “su hambre de terreno”.

Otra de las características del argumento de Sánchez Fogarty es que, en el tema de la expansión, sólo hace mención de algunas colonias, fraccionamientos y pueblos localizados en el suroeste, es decir, el área “engullida” no se refiere a la totalidad de la ciudad, sino exclusivamente a una parte de ella, la considerada privilegiada, porque ya hemos visto que en las primeras décadas del siglo xx la ocupación azarosa del suelo urbano estaba definida por la desigualdad en cuanto a topografía e infraestructura. Él se refiere a colonias como San Rafael, Juárez, Cuauhtémoc, Roma y nuevos fraccionamientos, como las Lomas de Chapultepec, la Hipódromo-Condesa y Guadalupe Inn, no así a la zona nororiente, con colonias y barrios caracterizados por la prensa por un conjunto de señales fuertemente negativas: barrios inmundos, calles estrechas, jacaes sórdidos, espacios que sumaban más de las dos terceras partes del área poblada y que no tenían servicios municipales ni agua potable.¹¹⁹

En “Las ciudades y las alturas”, que lleva como subtítulo “Cosmogonía de F. Sánchez Fogarty”, el autor se toma ciertas licencias interpretativas que, entre otras cosas, muestran una visión clasista porque sólo describe la zona que está formada probablemente por la mejor clientela para el material —el cemento *Portland*—, que producía la empresa que patrocinaba sus revistas.

Un cuerpo enfermo

El arquitecto Carlos Contreras trató de precisar, igualmente, su concepción sobre el crecimiento de la ciudad de México, de acuerdo con una visión organicista, al igual que Pallares; en éste es una casa habitación orgánica en una escala mayor y, en el otro, un ser humano. En 1927, Contreras expresa las primeras ideas al respecto y serán las únicas. La ciudad de México había sufrido una expansión desigual y desordenada, en la que no se relacionaban sus partes; el crecimiento había sido esporádico, es decir, a partir de su núcleo central se habían creado un sinnúmero de colonias, a manera de parches, advierte el arquitecto. Asimilada la ciudad a un organismo vivo con sus sistemas y de funciones, el planificador se encargará de su cuidado físico para que lleve una vida normal y saludable. En la personificación del espacio (ciudad=ser humano), sus manzanas constituyen su sistema óseo y muscular; las calles y arterias, su sistema circulatorio; los parques, espacios libres y campos de juego, sus pulmones; las redes de drenaje y alcantarillado, su aparato digestivo y excretorio; las líneas de transmisión de energía eléctrica, telégrafos y teléfonos, su sistema nervioso y sensorial; la universidad, las escuelas y las instituciones científicas, su cerebro; por último, su núcleo central será su corazón.¹²⁰ El crecimiento desordenado revelará un organismo enfermo que deberá analizarse como un caso clínico: “no sólo desde su nacimiento, en algunos casos, sino hasta los antecedentes de la paternidad y de las causas que dieron origen y ser [para] conocer mejor

¹¹⁸ Esta idea la aplica Erika Berra Stoppa, cuando dice: “Las municipalidades fueron vorazmente fagocitadas”. Berra Stoppa, *La expansión*, op. cit. p. 109.

¹¹⁹ En 1930, José Manuel Puig y Casauranc, jefe del Departamento del Distrito Federal, llamaba la atención “hacia el desordenado crecimiento del área metropolitana en lo que va corrido de este

siglo y hacia las condiciones desastrosas y aún amenazadoras en que se encuentra la mayoría de las colonias, suburbios y barrios nuevos que se le han agregado...”. “Editorial”, en *Obras Públicas*, año 1, v. 1, abril de 1930, p. 223.

¹²⁰ Carlos Contreras, “Editorial”, en *Planificación*, t. 1, núm. 12, agosto de 1928, p. 3.

al paciente y diagnosticar también mejor la enfermedad y, posiblemente, el sistema curativo o la cirugía radical que deba aplicarse...¹²¹ Una historia clínica y una cirugía radical, que incluya la intervención de todas sus partes, por medio de una planificación que corrija ese crecimiento inarmónico. Por ello, en los proyectos de Contreras será fundamental la historia de la ciudad, “una historia clínica”, para obtener un diagnóstico adecuado y así poder plantear la cura.

De lo fragmentario a lo integral

Los testimonios revisados ofrecen una imagen de la ciudad de México que tiene en común ideas sobre la expansión, lo inarmónico de su forma, la fragmentación y lo orgánico. Para definir su estructura hay una prioridad en lo sensible y, particularmente, en lo visual por medio de conceptos muy diferentes a los usados por los expertos, expresados por la geometría de su plan básico: damero, radiocéntrico, estelar, lineal y pluricéntrico. En las imágenes reseñadas hay una intención, consciente o inconsciente, de buscar una lógica para hacerla legible, aprehensible.

Aquí, la oposición tradicional centro/periferia se da en estos términos: el damero característico de la traza antigua se convierte en la cabeza de un pulpo, en un vientre colosal y en un corazón. La periferia es un aglomerado de cristales, tentáculos (calzadas), alimento de un vientre depredador y los miembros, órganos y aparatos de un ser humano. Las imágenes están caracterizadas con signos negativos y positivos; por ejemplo, al igualar la urbe a una habitación orgánica no conlleva ninguna crítica, ni el pulpo sobre el verde mar Mediterráneo, lo que transporta a cierta quietud paisajística. En cambio, las demás tienen cierto cariz negativo, ya que la traza antigua es vista como un vientre antropófago, que devora terrenos, asimismo un ser humano enfermo, tal vez monstruoso.

DESDE LAS ALTURAS

Al crecer, la ciudad empezó a perder su forma simétrica, y los autores trataron de integrar, en una imagen, esa geografía amorfa, es decir, concederle una dimensión inteligible y lo hacen desde varias perspectivas: en el terreno, desde un avión, en un plano, mediante un microscopio o cualquier otro medio que pueda aprehenderla completa, y para lograrlo, el instrumento idóneo será la fotografía, no sólo para los legos, sino para los urbanistas. Esa herramienta tecnológica transformará, definitivamente, la percepción y el conocimiento de la ciudad. Al respecto, la investigadora Theodora Kimball expresará: “Si subimos en un aeroplano podremos ver mejor la ciudad y todos los elementos de una manera comprensiva, mejor que si la recorremos en un tranvía o en una automóvil o si nos paseamos por sus parques. Así, elevándonos, tendremos una imagen más clara y más grande de lo que necesitamos para el desarrollo del plano de la ciudad del futuro”.¹²²

A partir de entonces, no será lo mismo recorrerla o hacer levantamientos en el terreno que observarla, conocerla, desde las alturas que es desde donde se comprende su estructura, su forma. Estructura es la palabra clave. Las metáforas aludidas tratan de dar un orden a un todo indeterminado y relacionar sus elementos, y lo hacen por medio de una imagen, como lo hiciera en 1932, la pintora estadounidense Emily Edward, quien dio forma a la ciudad de México, con la figura de Cuauhtémoc, el héroe mexicana.¹²³

Para Adnan Morshed, durante las décadas de 1920 y 1930, la invención del aeroplano trajo una euforia cultural, que influenció los trabajos de urbanistas, arquitectos, artistas y escritores de ciencia ficción. De entre los primeros, un caso documentado fue el de Le Corbusier, quien en un vuelo que hizo a Río de Janeiro advirtió que esa experiencia ofrecía “una base visual para estudiar cómo la experiencia estética del vuelo fue trasladada espacial, visual y políticamente

¹²¹ Carlos Contreras, “Prólogo”, en *Planos de la Ciudad de México, siglos XVI y XVII. Estudio histórico, urbanístico y bibliográfico por Manuel Toussaint, Federico Gómez Orozco y Justino Fernández*, México, XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, Fundación Mexicana de Planificación, 1938, p. 10.

¹²² Theodora Kimball, *Manual of Information on City Planning and Zoning Including References on Regional, Rural, and National Planning*, Cambridge, Harvard University Press, 1923, p. 23.

¹²³ Ver: Alejandrina Escudero, “Una imagen de la ciudad de México”, en *Itinerarios de la Imagen. Prácticas, usos y funciones*, L. Báez, E. Carreón y D. Dorotinsky (ed.), México, IIE/Staatliche Hochschule Für Gestaltung Karlsruhe, 2010, pp. 199-217.



Figura 11.6. Emily Edwards. *Mapa de la ciudad de México y alrededores. Ayer y hoy*, publicado por la Compañía Mexicana de luz y Fuerza Motriz y por la Compañía de Tranvías de México, 1932. Litografía en color. 80 x 58 cm. Cortesía de Jacqueline Romero.

en el diseño de la ciudad del futuro.” Los polémicos informes del “descubrimiento” aéreo de la geografía sudamericana de Le Corbusier revelaron que había un nuevo “empoderamiento” en el acto de mirar desde arriba, y que las características espaciales de sus diseños posteriores evocaban ese empoderamiento.”¹²⁴

Registrar la ciudad por medio de la fotografía aérea se convertirá en un recurso imprescindible para su

estudio, al ofrecer un conocimiento “preciso” de sus partes, aprehender su forma/estructura y proporcionar un empoderamiento para intervenirla de manera científica.¹²⁵

¹²⁴ Adnan Morshed, “The cultural Politics of Aerial Vision: Le Corbusier in Brazil (1929), *Journal of Architectural Education*, v. 55, mayo de 2002, p. 201.

¹²⁵ Para conocer el impacto en México de la fotografía aérea, ver: Francisco Antúnez Echegaray, “La foto-topografía aérea y sus aplicaciones prácticas”, en *Planificación*, t. 1, núm. 5, enero de 1928, pp. 13-15; “Planificación aérea”, en *Revista de Revistas*, 22 de enero de 1933; y Alejandrina Escudero, “La fotografía aérea y la planificación de la Ciudad de México, 1927 y 1938”, en *Imagen e investigación social*, México, Instituto Mora-UAM, 2005, pp. 371-387.



ATZCAPOTZALCO.
BOULEVARD

CIRCUNVALACION EXTERIOR

RASTRO

ALAMEDA

RAMBLA A VIEBLA

ALBUERCA

BOULEVARD DE CIRCUNVALACION

CALLE DE LA VIEDAD

CALLE DE LA VIEDAD

CALLE DE LA VIEDAD

IXTACALCO

EXTERIOR

ANAYA



Capítulo III

EL MOVIMIENTO DE PLANIFICACIÓN

Carlos Contreras llegó a México con una enorme avidez por aplicar sus conocimientos en un medio, para él, poco conocido; sin embargo, no lo hizo de manera inmediata. De sus primeros meses de residencia en la capital tenemos noticias por un artículo que publicó en 1952.

Le tengo un gran cariño al Parque Lira. Esto es algo romántico y sentimental pero que cabe —creo yo— dentro de los temas de planificación y arquitectura y problemas sociales.

El año 1925 estaba yo de profesor en la Universidad de Columbia en la ciudad de Nueva York, cuando se planteó algo importante en mi vida: decidir si seguía enseñando en aquella maravillosa institución, a la que tanto debo o dejaba aquellas concesiones y aquel trabajo tan bien remunerado y donde recibía tantas consideraciones: ocho años de profesorado y mucho pero muchísimo más de afecto —desde aquel año de 1908 cuando fui admitido a la famosa Escuela de Minas— o me venía a México para que aquí naciera mi primer hijo.

La decisión fue México, y ya aquí, mi primer trabajo —con sueldo de tres pesos cincuenta centavos diarios— fue como profesor de dibujo en la Escuela Técnica Industrial Comercial (ETIC) en el Parque Lira, en Tacubaya, que tenía como directora a esa admi-

nable mujer, distinguida educadora, y muy respetada amiga mía, Carmen Kraus de Álvarez de la Rosa.¹

No es sorprendente que el arquitecto haya tomado la decisión de radicar en México, ahora que había empezado a formar una familia, pero lo es el tipo de trabajo que desempeñó al llegar: “enseñaba a dibujar —del natural— frente a los gallineros, a aquel bullicioso, alegre y feliz grupo de cien muchachas quinceañeras...”² El contraste —trabajar como profesor en una importante universidad extranjera y después en una escuela técnica para señoritas en México— sólo puede explicarse por la falta de oportunidades que encontró al llegar, y habla, también, del esfuerzo que ha de haber hecho para incorporarse al medio, a pesar de que la SAM, hacía unos meses, lo había apoyado, al permitirle editar la “Sección de Planificación y Urbanismo”, cuando todavía radicaba en Estados Unidos. Ahora, que ya residía en la ciudad de México, luchó para ser aceptado. Su trabajo como maestro en la escuela de señoritas fue probablemente temporal, ya que entre 1926 y 1928 fue profesor en la Escuela de Arquitectura de la Escuela Nacional de Artes Plásticas en la Academia de San Carlos,³ en donde recientemente el arquitecto Cuevas había introducido el curso de Planificación de Ciudades y Arte Cívico.

❧ LAS ESTRATEGIAS ❧

LA ASOCIACIÓN NACIONAL PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA REPÚBLICA MEXICANA

Creada en 1927, la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana (ANPRM) surgió por el interés de un grupo de mexicanos, dirigidos por Carlos Contreras, en trabajar en la planificación nacional

y profesional. La ANPRM fue una entidad autónoma, formada por un comité ejecutivo constituido por un presidente (Contreras), un tesorero (Eduardo Mestre), un secretario (Francisco Antúnez Echegaray), los vocales Dr. Atl, Luis Sánchez Pontón, Manuel Amábilis y Fernando Galván.

Entre sus consejeros estaban Miguel Ángel de Quevedo, presidente de la Sociedad Forestal Mexicana; Alfonso Pruneda, rector de la Universidad Nacional; Federico T. Lachica, gerente de la Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey; Lorenzo L. Hernández, tesorero General de la Nación; Ricardo Estrada Berg, gerente de la Compañía Telegráfica y Telefónica Mexicana; y el arquitecto Manuel Ituarte.

Los arquitectos consultores y miembros honorarios eran destacados urbanistas extranjeros; entre los primeros, Edgard H. Bennet y Jaques H. Lambert, y entre los segundos, Sir Ebezener Howard, creador de la ciudad jardín; Raymund Unwin, teórico y arquitecto en jefe del ministerio de salubridad de Inglaterra; R. Schmidt, director de los trabajos de planificación en la región del Ruhr (Alemania); Augusto Bruggeman y Jacques Greber, profesores del Instituto de Urbanismo de París; Louis Dausset y George Benoit-Lévy, presidente y director de la *Association des Cités-Jardins de France*, respectivamente; Arturo Soria, presidente de la Compañía Madrileña de Urbanización; John Nolen, presidente de la *National Conference on City Planning*; Lawrence Veiller, secretario de la *National Housing Association*; Thomas Adams, director del Plano Regional de Nueva York; y George B. Ford y Harland Bartholomew, autores de la planificación de varias ciudades norteamericanas.⁴

Entre los miembros de la ANPRM se encontraban personalidades del medio cultural, como el Dr. Atl, Manuel Amábilis, José Luis Cuevas, Juan Legarreta, José Albarrán, Federico E. Mariscal, Carlos Obregón Santacilia, Luis Prieto y Souza, Enrique S. Schulz, José Villagrán, José Benítez, José F. Elizondo, José Clemente Orozco, Aarón Sáenz, Alberto J. Pani y Vicente Lombardo Toledano. Hacia finales de la

¹ Carlos Contreras, “Parque Lira”, en “Sección de Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novedades*, 14 septiembre de 1952, p. 14.

² *Idem.*

³ *Arquitecto Carlos Contreras Elizondo. Curriculum Vitae*, manuscrito s. f., redactado probablemente en la década de 1960. Archivo Enrique Cervantes (AEC).

⁴ S. a., “Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana”, en *Planificación*, t. 1, núm. 7, marzo de 1928, p. 1.

década de 1920 sumaban 150; en 1933, 80 y un año más tarde, 105.⁵

En la “Sección de Arquitectura” de *Excelsior* fue anunciada la creación de la ANPRM, y se comentaba que los esfuerzos dispersos encaminados a resolver problemas de ordenamiento y crecimiento urbano se unificarían en la ANPRM, y se hicieron estos comentarios.

1. Primero, que el público se dé cuenta cabal de lo que significa planificar una nación; es decir, que entienda perfectamente que la misión del hombre, mejor dicho de un pueblo bien constituido, es trabajar toda la tierra donde vive para hacer de ella algo sometido a las leyes de orden, de estructura y de belleza perfectamente humanas; es decir, regidas por principios científicos en el terreno del orden, de la salubridad, de las comunicaciones, del desarrollo industrial y económico y por las leyes de la estética humana en el terreno de lo plástico, de lo arquitectónico, aun del paisaje mismo...
2. Auguramos también que las actividades de la reciente Asociación tengan por base principios perfectamente justos en lo que respecta a la definición y distribución de las diversas energías que deben emplearse para lograr los fines que se propone; que tenga la fuerza de convicción necesaria para no convertirse en un grupo profesionalista, juguete de nuestras politiquerías y de nuestros tradicionales egoísmos profesionales.⁶

En el artículo “Fines de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana”, se enumeran los 17 objetivos, siendo los principales: elaborar y presentar un proyecto de organización y funcionamiento de la Comisión Nacional de Planificación y de comisiones locales; preparar y presentar a gobiernos estatales y ayuntamientos proyectos de leyes y reglamentos relacionados con la planificación y habitación; procurar que, en la legislación de construcciones urbanas, se apliquen los principios de salubridad e higiene, destacando la conveniencia

⁵ Si tomamos en cuenta que el número de miembros fundadores de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos en 1923 llegaba a 28, podemos decir que la ANPRM tuvo un poder de convocatoria notable. Ver: *El Arquitecto*, núm. 1, septiembre de 1923, p. 8.

⁶ S. a., “Fines de la Asociación Nacional para la Planificación”, en *Planificación*, t. 1, núm. 1, septiembre de 1927, p. 26.

de que cada casa tenga un jardín; iniciar y desarrollar una vasta campaña entre la población por medio de la educación en las escuelas, la prensa, publicaciones, conferencias y exposiciones, con el fin de despertar conciencia general sobre los problemas de planificación. Esos fines, se argumentaba, permitirían el inicio de un movimiento nacional, aunque los estudios concretos iban dirigidos a las ciudades:

Necesitamos crear mejores condiciones de vida, de descanso y de recreo para los habitantes de nuestras ciudades; mejores habitaciones; más parques y jardines; más campos de juego y de recreo; la división de las ciudades en zonas; la adecuada localización de ferrocarriles e industrias; mercados más amplios, más limpios y mejor ventilados; reglamentaciones y legislación adecuadas; sistemas más completos de drenaje y de abastecimiento de aguas, más calles pavimentadas; la apertura y ensanchamiento de calles y arterias para formar un sistema circulatorio ligado entre sí por plazas y bulevares y vías-parques. Es urgente reglamentar todo esto, fijando alineamientos futuros, aunque no se realicen desde luego las obras propuestas. Es necesario convencerse de que estas obras requieren siempre una o dos generaciones para verlas realizadas.⁷

Esos propósitos se ajustaban a los expuestos en el proyecto nacional de Contreras. La ANPRM contó con varios medios para la divulgación de ideas y proyectos. Además de la revista *Planificación*, organizó exposiciones, congresos y conferencias. En la celebración de ese tipo de eventos se podía apreciar el poder de convocatoria entre el público, que probablemente estaba formado por especialistas, presidentes y miembros de asociaciones, funcionarios e integrantes de corporaciones privadas. En las reuniones mensuales que la asociación celebraba, los miembros intercambiaban experiencias y tomaban la palabra para disertar sobre temas de interés.

Según el testimonio del arquitecto Enrique Cervantes, quien conoció de cerca a Contreras, éste tenía un “gran don de gentes”, lo que podría explicar su poder de convocatoria y su impacto positivo sobre personajes, provenientes de varias esferas sociales del país.

⁷ Carlos Contreras, “Editorial”, en *Planificación*, t. 1, núm. 2, octubre de 1927, p. 3.



Figura III.1. Primera comida de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana, ca. 1927. Reconocemos al arquitecto Federico Mariscal (tercero de espaldas en primer plano) y a Contreras (primero de derecha a izquierda mirando a la cámara). ACC.

Él era una persona que hacía fácilmente relaciones sociales. Tenía una gran personalidad y tenía imán [...] era muy ameno, carismático y hablaba varios idiomas. En esos tiempos, no había una sociedad cohesiva y él reunió grupos de arquitectos y de otros profesionales para hablar de planificación, y era él el único que sabía [de urbanismo] y a los demás les gustaba lo que sabía.

Él fundó la asociación precisamente para promover la planificación [...] había ingenieros, abogados y, probablemente, algunos políticos a los que les interesó su planteamiento ¿por qué? Pues porque el urbanismo era de interés mundial, y aquí iba a ser de interés para aquél que tuviera un poco de cultura. Pero a él le costó mucho trabajo.⁸

La ANPRM se propuso y llevó a cabo un movimiento a favor de la planificación, al brindar a especialistas y gobernantes las herramientas necesarias para iniciar esa tarea, siendo la revista *Planificación* la que divul-

gara algunos de los conocimientos urbanísticos que circulaban en el ámbito internacional, especialmente, en Francia, Inglaterra y Estados Unidos. La asociación se mantuvo activa hasta 1938, año en el que se realizó el XVI Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación en la ciudad de México, propuesto por Contreras desde 1925, y que la agrupación negoció con la IFHP hasta lograr que nuestro país fuera su sede.

LA PRIMERA EXPOSICIÓN DE PLANIFICACIÓN DE CIUDADES Y REGIONES

La Primera Exposición de Planificación de Ciudades y Regiones se presentó en el edificio Nuevo México, ubicado en la calle Nuevo México (Artículo 123) y avenida Balderas, y fue inaugurada el 26 de septiembre de 1927 por el doctor Alfonso Pruneda, rector de la Universidad Nacional y consejero de la ANPRM. La invitación anunciaba:

...se exhibirán interesantes proyectos de Planificación relacionados con el desarrollo y ensanchamiento de

⁸ Entrevista con el arquitecto Enrique Cervantes, el 8 de febrero de 2005, realizada por Alejandrina Escudero.

la ciudad de México y sus alrededores, planos de diversas obras realizadas en el extranjero, trabajos sobre comunicaciones, estadística, tráfico, casa habitación, cartografía, fotografía aérea, etc.

Teniendo en cuenta la trascendencia que para el bienestar colectivo, para el engrandecimiento de las ciudades mexicanas significa la solución de estos problemas de civismo, no dudamos nos prestará su valioso contingente, asistiendo a esta exposición y dándonos su opinión y eficaz apoyo.⁹

En un artículo escrito por el ingeniero Francisco Antúnez Echegaray, se comentaba que los organizadores procuraron que, en la mayoría de los casos, el material fuera gráfico, mismo que provenía de organismos gubernamentales y particulares, nacionales y extranjeros. Asimismo se apuntaba que los textos presentaron, en forma esquemática y en resumen, los principios básicos de la planificación. El ingeniero hizo una reseña de los trabajos exhibidos. Destaca, primero, el “espléndido Plano de la Ciudad de México y Municipalidades, a la escala de 1:10,000, que es sin duda el plano más completo y más bien presentado que se ha hecho de esa ciudad”,¹⁰ preparado por el arquitecto Luis Prieto Souza, en colaboración con Víctor Pingarrón; se presentaron planos del Distrito Federal, hechos por la SCOP; la dirección de Catastro contribuyó con planos prediales; el Museo Nacional ofreció una serie de ampliaciones fotográficas de planos e imágenes de la ciudad de México y de la Plaza de la Constitución, en diferentes épocas; el ingeniero José R. Benítez preparó una serie de planos sobre la evolución y desarrollo de la ciudad de México, desde su fundación en 1325 hasta 1926; Carlos Contreras expuso el *Plano Regional del Distrito Federal* y trabajos relacionados con el sistema circulatorio de la ciudad de México: los bulevares de circunvalación, la apertura de una gran avenida con dirección norte-sur y otra, oriente-poniente, mismos que difundió en la revista.

⁹ Invitación a la Primera Exposición de Planificación de Ciudades y Regiones. ACC.

¹⁰ Francisco Antúnez Echegaray, “La Primera Exposición de Planificación de Ciudades y Regiones”, en *Planificación*, t. 1, núm. 2, octubre de 1927, p. 20. El arquitecto Luis Prieto Susa, escribió un artículo sobre la exposición, titulado “La planificación de México”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *El Universal*, 2 de octubre de 1927, p. 2.



Figura III.2. Invitación a la Exposición de Planificación de Ciudades y Regiones, ca. 1927. Tomada de una fotografía. ACC.

Del interior de la República, la Dirección de Estudios Geográficos envió “bellísimas cartas de varios estados de la República” y álbumes con datos climatológicos; la Comisión Nacional de Caminos facilitó gráficas sobre movimiento y aumento de tráfico en las carreteras de Puebla y Pachuca y fotografías de los caminos construidos, especialmente de Acapulco; de Antúnez Echegaray se dio a conocer el plano de Nuevo Laredo con un proyecto de saneamiento y otro para el desagüe del Valle de San Cristóbal Las Casas; se exhibieron propuestas del francés Jacques Lambert, entre ellas un balneario y centro recreativo en Acapulco.

Entre los proyectos extranjeros se encontraba un plano de la ciudad de Buenos Aires. De España, se recibieron planos de Madrid y de la Ciudad Lineal. Se presentaron planos y fotografías de Roma y Berlín. Se expusieron gráficas y planos sobre los parques y jardines de Londres y sus alrededores y del servicio de transporte subterráneo (Metro), lo mismo unas vistas a vuelo de pájaro de París. Desta-

caron los proyectos urbanísticos de un gran número de ciudades de Estados Unidos, entre ellas, Nueva York, Chicago, Filadelfia, Washington, California, Minneapolis, la mayoría de los cuales se publicaron en *Planificación*.

La muestra estuvo abierta durante un mes, y de acuerdo con los organizadores fue visitada por más de mil asistentes; además, se logró que numerosas personas se inscribieran como miembros de la asociación.¹¹

La Exposición de Planificación de Ciudades y Regiones de la ANPRM fue la primera del siglo XX con ese tema, celebrada en México, y ofreció un extenso inventario de estudios y trabajos avances de planificación de ciudades europeas, latinoamericanas, mexicanas y estadounidenses.

LA REVISTA *PLANIFICACIÓN*

Al ser portavoz de la ANPRM, *Planificación* dio a conocer sus objetivos, proyectos y logros, y concentró, en sus páginas, conocimientos y experiencias internacionales sobre la disciplina, y en menor medida, difundió temas sobre la planificación de la ciudad de México y algunas legislaciones locales.

El precio de cada número era de un peso en la República Mexicana y de cincuenta centavos de dólar en el extranjero; se distribuía entre los miembros de la asociación, sin costo alguno;¹² contaba con apoyos de personalidades, como José Benítez, secretario General del Departamento del Distrito Federal, quien permitía que se imprimiera en los Talleres de la Imprenta de la Penitenciaría del Distrito Federal y pagaba el papel necesario para su producción.

Al observar la portada de *Planificación* —que se utilizó en los números de la primera época, de

septiembre 1927 a marzo de 1929— observamos que cuenta con dos elementos gráficos, que resumen las ideas editoriales. El primero, a manera de remate, es una versión de la fundación de la ciudad de México, el águila devorando la serpiente, flanqueada por dos figuras humanas a la manera prehispánica, asentadas éstas en un lago. De allí inicia un marco que es cerrado, en su extremo inferior, por dibujos que representan el camino (serie de pies) en los códices mesoamericanos; en la parte central de ese marco, después del título de la revista, aparece el mapa de la República, en el que están trazados los caminos propuestos en la planificación nacional. De esa manera, en la portada se halla un ejercicio integrado y coherente del pensamiento de Contreras, en el sentido de la planificación del país, teniendo como modelo la ciudad de México, una urbe de origen prehispánico.

Las editoriales se pueden dividir en dos tipos, coincidiendo con cada uno de los tomos. Los primeros tres números del tomo I tratan de fijar algunas precisiones teóricas y del 5 al 12 abordan temas monográficos, no habiendo página editorial en los números 13 y 14. Los del tomo II informan acerca de la reorganización de la ANPRM, sus logros, los trabajos que realizados y las nuevas tareas.

Los epígrafes eran selecciones de pensamientos de destacados teóricos extranjeros, como Daniel H. Burnham, Federico C. Howe, Charles W. Eliot, Ferdinand Brunetière, John Burns y L. Deming Milton. Estos no resumen el espíritu del volumen pero sí algunos ideales de la ANPRM. En total sumaron ocho y la mayoría apareció

en el tomo I. Al pie de la página o en recuadros aparecen textos breves, en los que se hace énfasis en una serie ideas que expresaban los propósitos de la ANPRM. Los fragmentos fueron intercalados a lo largo de la revista y, al parecer, obedecían a necesidades de diseño, es decir, para llenar espacios o para rematar algunos artículos. Algunos fragmentos eran cortos, otros



Figura III.3. Portada de la revista *Planificación*.

¹¹ Antúnez Echegaray, "La Primera Exposición, *op. cit.*", p. 20.

¹² *Planificación*, t. II, núm. 1, ene-mzo. de 1933, p. 35.

largos y pueden tomarse como la voz del editor para subrayar sus ideas en la materia. Esa composición se incluye en ambos tomos.

En términos generales, la estructura de *Planificación* tiene esta dinámica: el índice y un epígrafe que abría el número, seguido de la página editorial. El cuerpo estaba formado por textos teóricos, metodológicos, estudios de caso y monográficos y cerraba con resúmenes en inglés y francés.¹³ Los temas constantes fueron aquéllos que trataban sobre la planificación propiamente dicha, en su mayoría redactados por extranjeros; los textos provenían de varias fuentes, aunque rara vez se daba a conocer su procedencia; suponemos que un ochenta por ciento de los escritos eran traducciones del inglés hechas por Contreras.¹⁴

Los artículos de los expertos mexicanos se dividen en tres tipos: los escritos ex profeso —que fueron escasos—, los resúmenes de las ponencias leídas en el Congreso de Planeación de 1930 y los fragmentos de libros, como la *Historia Sumaria de la ciudad de México* de Jesús Galindo y Villa, editado en 1925. Destaca el ingeniero de Quevedo con textos sobre los espacios libres arboledas y reservas forestales, que habían sido publicados en otros medios. Mención aparte merece el ingeniero Francisco Antúnez Echegaray, secretario de *Planificación*, quien hizo la revisión de un amplio abanico de asuntos, como la planificación del interior del país y del extranjero, la navegación, rutas y puertos aéreos, fotografía aérea y sus aplicaciones en el urbanismo y, finalmente, escribió las reseñas de algunos eventos organizados por la ANPRM. El editor, Carlos Contreras, abordó diversos temas, entre ellos, la planificación de ciudades y de regiones, la zonificación, el problema del tráfico y la carrera de planificador; entre los asuntos relacionados con el Distrito Federal y la ciudad de México se cuentan la planificación, el plano regulador, la traza y el sistema ferrocarrilero y las obras para la ampliación y prolongación de San Juan de Letrán.

La revista *Planificación* trató de proporcionar herramientas teóricas, metodológicas y prácticas, para emprender la planificación del país y sus ciudades.

Con ello se pretendía establecer un código común entre los profesionales y familiarizarlos con las teorías y proyectos extranjeros. A grandes rasgos, los temas tratados se pueden dividir en teóricos, metodológicos, estudios de caso, historia, legislaciones y organización. Entre los teóricos estaban las diferentes definiciones de planificación y zonificación (“La nueva planificación de ciudades” de George B. Ford, ¿Qué es una zonificación comprensiva? de Harland Bartholomew y “¿Qué cosa es la zonificación?” de Carlos Contreras); sobre la ciudad (“Distribución de una ciudad” de Raymond Unwin y “La noción de ciudad” de Louis van der Swaelmen); cómo planificar (“La manera de proceder en lo relativo a la planificación de ciudades” de Walter D. Moody y “Estudio de los problemas relacionados con el desarrollo cívico. Preliminares para la elaboración de cualquier proyecto concreto para el arreglo de una ciudad” de Louis van der Swaelmen); proyectos, ciudades y movimientos específicos (“Plano de Nueva York y alrededores”, “*Radburn*, una ciudad nueva”, “La ciudad de Buenos Aires” y “Credo de las ciudades jardines”); logros (“Veinte años de planificación en Los Estados Unidos” de John Nolen); rubros urbanos (“El arreglo de las arterias principales de una ciudad, su tratamiento y arreglo” de Raymond Unwin, “Parques urbanos” de Martín D. Augusti, “Algunos datos sobre parques y reservas forestales” y “El problema industrial y la habitación” de Thomas Adams); la profesión y el perfil del urbanista (“La nueva profesión: la planificación de ciudades” de Walter D. Moody, “La planificación de ciudades y las profesiones correlativas” de John Nolen y “Proyecto para la carrera de Planificador de Ciudades en la Escuela Nacional de Bellas Artes de la Universidad Nacional de México” de Carlos Contreras); y eventos (“El Congreso Internacional de la Habitación y de la Planificación de Ciudades, París 1928” y “Bases para el primer Congreso Nacional de Planificación”).

En temas ya más directamente relacionados con la realidad nacional se dieron a conocer las funciones de los organismos especializados (“Comisión o Departamento de Planificación del Distrito Federal”, “La Comisión de planificación del Distrito Federal”, “Comité del Plano Regional de la Ciudad de México y sus alrededores”, “Comité Ejecutivo de San Juan de Letrán”, “Cómo funcionan algunas Comisiones de

¹³ Ver: Alejandrina Escudero, *La revista Planificación y el desarrollo del urbanismo*. Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia del Arte por la FFYL-UNAM, 2007.

¹⁴ Ver: *Revista Planificación 1927-1936*, edición digital, México, FA-UNAM, Carlos Ríos (ed.), Colección Raíces Digital, núm. 7.

Planificación en varias poblaciones importantes del mundo”); legislaciones (“Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California”, “Ley sobre Planificación en el estado de Nuevo León”, “Ley para la Conservación de la ciudad de Taxco de Alarcón” y “La supresión del Ayuntamiento Libre en el Distrito Federal” de Vicente Lombardo Toledano); el plano regulador (“Plano Regulador del Distrito Federal”); por último, sobre las herramientas, el ingeniero Antúnez Echegaray redactó un estudio sobre la importancia de la fotografía aérea en los estudios urbanísticos.

Debemos señalar que el material gráfico fue un soporte esencial en la revista, que se valió de tres recursos: fotografías, planos o croquis y dibujos. En algunos números hubo una gran profusión de imágenes; por ejemplo, en los números 1 y 2, los materiales exhibidos en la Primera Exposición de Planificación de Ciudades y Regiones que se caracterizaron por presentar *collages*, en los que había indicios de cómo fueron montados. En esos números aparecen también los planos, proyectos y fotografías de ciudades de Estados Unidos, como Chicago, preparados por los arquitectos Burnham y Bennet, lo mismo trazos y proyectos de la ciudad lineal española y ciudades del interior de la República, como Uruapan, Pátzcuaro, Puebla y Guadalajara. Los textos que presentaban algún proyecto iban acompañados por estudios de trazo, perspectivas y dibujos. Algunas veces, las fotografías ofrecían registros novedosos de la capital, de las que podemos citar dos ejemplos: la esquina de Corregidora y Pino Suárez, con un congestionamiento de automóviles y camiones, y una toma aérea que registra cuatro aviones sobrevolando la Plaza de la Constitución.

Caso especial es el número monográfico titulado “Trabajos de planificación emprendidos para la ampliación de las calles de San Juan de Letrán y Niño Perdido, de la Ciudad de México, hasta el 31 de diciembre de 1934. Informe presentado por el arquitecto Carlos Contreras, asesor técnico del Comité Ejecutivo de San Juan de Letrán”, en donde las fotografías incluidas revelan el método en la labor de registro en tres tiempos: antes de la intervención, en el momento de las obras y ya terminadas.

Los planos llevaron la delantera en cuanto a su reproducción, de los que hubo levantamientos y pro-

yectos. Los dibujos ocuparon el segundo lugar y las fotografías, el tercero. Esos materiales eran, por lo general, recientes; una muestra son los dibujos que mostraban una propuesta de intervención, como los publicados para la apertura de la “gran avenida de Norte a Sur” para la capital, que incluían un trazo que indicaba el alineamiento de la arteria y las propiedades que se debían expropiar, una perspectiva aérea y el trazo definitivo. Por último hemos de señalar que lo visual fue un instrumento capital para el conocimiento de la disciplina al transmitir, en forma gráfica, contenidos urbanísticos en el código de los arquitectos, urbanistas e ingenieros.

UNA APORTACIÓN TEÓRICA

Los escritos tendientes a aclarar o definir lo que era la disciplina aparecieron en varios números de *Planificación*. En uno de ellos, se publicaron fragmentos de textos clave de urbanistas extranjeros, entre ellos John Nolen, Edgard H. Bennet, Teodora Kimball, P. Lavedan, Thomas Adams, Louis van der Swaelmen y Raymond Unwin.¹⁵ En la mayoría de las definiciones había un consenso, que se matizaba o ampliaba. Para Contreras y los miembros de la ANPRM, el término quiso expresar una acción compleja, cuyo objetivo era el de organizar totalmente no sólo una ciudad, una región o un país, tomando en consideración su historia, sus necesidades presentes y previendo un desarrollo futuro. Amigo cercano de Contreras, Gerardo Murillo “Dr. Atl” fue quien definió así la disciplina:

Planificación —palabra nueva de estirpe latina—, neologismo creado por el director de esta revista para expresar una acción más compleja que urbanizar —que abarque más que la palabra *Town Planning*, más que la palabra *Städtebau*— que encierre el concepto completo de organizar *totalmente* no sólo una ciudad sino una región o un país, teniendo en consideración necesidades presentes y posibilidades futuras.

¹⁵ Algunos de ellos escribieron en *Planificación*, otros eran consultores de la ANPRM y todos establecieron una relación, ya fuera profesional o amistosa, con Carlos Contreras.

Planificar es reformar con un plano cuidadosamente establecido, organizar *socialmente* sobre un programa perfectamente calculado.

Planificar es hacer el estudio de las condiciones geográficas y topográficas de un país, de sus necesidades de transporte, de la belleza de sus regiones, de las condiciones de las ciudades y de las aspiraciones de los hombres.

Planificar es, en suma, organizar bajo la acción lógica y moderna del más amplio concepto de utilidad pública, una ciudad, una región o un país.¹⁶

Resulta sorprendente que el pintor escriba tan claros argumentos sobre la materia, que coincidieron con los escritos por Contreras, quien más adelante completaba sus ideas:

La planificación moderna tiende a relacionar las funciones diarias de la vida de una ciudad o de una región, basándose en el pasado, estudiando y conociendo el presente y previendo el futuro, busca darle a los habitantes mejores medios de comunicación, evitando la congestión del tráfico y proporcionándoles el fácil acceso de sus hogares, a sus ocupaciones con buenos medios de transporte; resuelve los problemas de la casa habitación, esforzándose por que cada casa tenga aire, luz, sol, agua y un JARDÍN; proporciona los espacios libres adecuados para los campos de recreo o de descanso para TODOS: pobres y ricos, hombres y mujeres, viejos y NIÑOS; prevé la creación de reservas forestales y fomenta el cultivo y el amor al árbol; divide la ciudad en zonas comerciales, industriales y residenciales; reglamenta y restringe las construcciones en estas zonas en cuanto a altura y tipo de estructura, teniendo como finalidad la seguridad y el bienestar de los propietarios o inquilinos y el bien colectivo de la ciudad; expide leyes adecuadas que satisfagan los intereses y deseos de la mayor parte de los habitantes; encuentra la solución a los problemas de ingeniería sanitaria en cuanto a drenaje, luz y abastecimiento de agua; estimula la creación de sociedades cooperativas de construcción y de mejoras públicas, así como de COMISIONES DE PLANIFICACIÓN bajo la dirección de técnicos competentes; estudia los sistemas de cami-

nos, desde el punto de vista más amplio, como medios de comunicación y de liga entre varias ciudades y regiones; [...] demuestra que la planificación es un buen negocio para la inversión de capitales; da vida al comercio; cree que la ciudad es un ORGANISMO y que como tal hay que tratarlo [...] procura embellecer la ciudad siempre que puede, usando materiales de construcción que produzcan efectos armoniosos y bellos; se preocupa por la conservación de sus monumentos; hace ver la necesidad del cultivo de las bellas artes aplicadas a las industrias para el adorno y el embellecimiento de sus calles y de sus casas; coloca sus escuelas en zonas apropiadas; sus bibliotecas y sus edificios gubernativos en agrupamientos que sean causa de orgullo y satisfacción en sus habitantes; y TODO ESTO lo expresa en forma GRÁFICA en un espléndido documento que se llama PLANO DE CIUDAD, en donde queda grabado, en forma de LEY, el desarrollo ordenado y armonioso que habrá de seguir la CIUDAD de acuerdo con su topografía, su clima, su VIDA FUNCIONAL SOCIAL Y ECONÓMICA, de acuerdo con su historia y su tradición y de acuerdo con todas sus necesidades presentes y futuras.¹⁷

Esa transformación que el urbanismo proporcionará a los habitantes, desde cualquier punto de vista, podría significar una meta ambiciosa y quizá inalcanzable, en una realidad social, económica y política como la mexicana; sin embargo, el joven arquitecto mexicano cree poder llevar a cabo ese ideal en un país en búsqueda de su identidad después de una larga guerra interna. Si bien en esos ideales confluyen diferentes corrientes del pensamiento, en las que la transformación física de la ciudad traerá los beneficios sociales; para lograrlos Contreras se basará en patrones pragmáticos, incluso democráticos, impulsados por movimientos estadounidenses, en particular el *City Functional*, por medio de un control inteligente y sistemático caracterizado por la eficiencia urbana.

Me explico. Los objetivos son probablemente utópicos, sin embargo las acciones y proyectos, en este caso para la ciudad de México, son completamente pragmáticos.

¹⁶ Carlos Contreras, "Editorial", en *Planificación*, t. 1, núm. 1, septiembre de 1927, p. 3.

¹⁷ Carlos Contreras, "Qué cosa es la planificación de ciudades y regiones", en *Planificación*, t. 1, núm. 1, septiembre de 1927, pp. 4-5.

Volviendo a su definición de la planificación. Contreras quiso hacer una contribución, al ampliar el concepto, en términos de escala. Para él, los conceptos planificación, *Town Planning*, urbanismo o arte cívico, que se usaban indistintamente, eran acepciones restringidas, al referirse únicamente a la organización y crecimiento ordenado de grandes ciudades, es decir, a la *Urbs* por excelencia, a diferencia de “planificación”, que él impulsó, que se extendía a la organización ordenada del territorio, entendiendo ciudades, pueblos, sitios pintorescos, ríos, puertos, incluso bosques.

En una carta publicada en *Planificación*, George Benoit-Lévy, director general de la Asociación de Ciudades-Jardines de Francia, autorizó a petición de Contreras el uso internacional del término planificación en el Congreso de Ciudades-Jardines y Planos de Ciudad que iba a celebrarse en París en 1928. Los argumentos del francés al aceptar la propuesta del mexicano fueron los siguientes:

Considerando que las palabras *Town Planning* y urbanismo implican únicamente la organización y el crecimiento ordenado de grandes ciudades, y que especialmente el último término significa el estudio de la distribución y desarrollo de la forma armoniosa de las ciudades metropolitanas, *Urbs*, la ciudad por excelencia; considerando que los esfuerzos de los especialistas en la organización ordenada del territorio, deben extenderla a la totalidad de él: ciudades, pueblos, sitios pintorescos, bosques, ríos, costas, etc. y no solamente a determinadas ciudades; y que la organización y desarrollo de ciudades es fundamental de la organización y desarrollo del territorio nacional y aun de la organización y desarrollos mundiales, según se demuestra en la obra reciente titulada *París se extiende* de Georges Benoit-Lévy, se resuelve: adoptar el término planificación que es el adoptado ya por la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana y su órgano de publicidad.¹⁸

Ésta es una aportación teórica que Contreras quiso hacer a la disciplina y, desde mi perspectiva, sólo se refiere a la escala, es decir, cualquier tipo de conglomeración humana (país, urbe, región, poblados, puertos, ríos y bosques) es factible de ser planificada. Recordemos que Geddes ya había propuesto que se incluyeran espacios más allá de los límites de la ciudad. No conocemos el impacto internacional del término “planificación”, en el sentido que él le dio; en nuestro país, durante la primera mitad del siglo xx, fueron usados indistintamente los términos arte cívico, planificación y urbanismo. Éste último fue poco usado en la primera mitad del siglo xx.

UNA URBE POR PLANIFICAR

Los problemas de la ciudad del porfiriato se incrementaron en los años posrevolucionarios, debido a las mismas causas, y ahora surgían nuevos retos. Carlos Contreras encontró la ciudad de México desordenada, desarticulada, con escasas reglamentaciones —las cuales eran ignoradas—, con una desigual dotación de servicios, una falta de vivienda para las clases sociales bajas y congestionamientos en el centro. Los esfuerzos por resolverlos, ya fuera por parte de especuladores, expertos u organismos oficiales —gobierno federal y Ayuntamiento— fueron aislados, aunque hubo planteamientos, como se ha visto, dirigidos a considerar la ciudad en su conjunto, articular sus partes, integrar cierta estética e incorporar la naturaleza. Contreras optó por enfrentar los problemas más urgentes, esto es, la articulación de la ciudad antigua con la nueva y la dotación de un sistema circulatorio integral. Él tenía en cuenta que no sólo se trataba de ligar sectores y darle una forma al todo, sino responder, al mismo tiempo, a una realidad geográfica diversa, el Distrito Federal, que además de contar con segmentos urbanos y rurales mostraba

¹⁸ “Carta de George Benoit-Lévy”, en *Planificación*, t. 1, núm. 6, febrero de 1928, p. 11.

una configuración plural: barrancas, sierras, bosques, llanos, pueblos, barrios, haciendas, ranchos, tierras agrícolas, colonias y fraccionamientos, con características climáticas, topográficas, económicas y culturales propias. El urbanista planteaba que habría de contar, lo más pronto posible, con un control inteligente y sistemático que “conozca y aquilate debidamente las funciones de una ciudad y dirija su crecimiento presente y futuro”, de ahí la necesidad de formular un plano regulador.¹⁹

Estrechamente ligada a la articulación de los diferentes segmentos estaba la preocupación por el tránsito vehicular, debido al incremento acelerado en el número de vehículos que circulaban en la ciudad. En el texto “La planificación y el problema del tráfico” sostenía que la solución permanente a la problemática presente y futura del tráfico era la planificación del Valle de México, por medio de un plano regional que incluyera la ciudad y sus alrededores, el cual debería prever y reglamentar su desarrollo futuro en las siguientes décadas; además de complementarse con la solución de ciertas trabas muy localizadas, como:

1. Crear nuevas arterias, ensanchar y alinear algunas de las calles existentes, aumentar el número de calles pavimentadas y encauzar y reglamentar el tráfico actual.
2. Evitar la doble circulación de tranvías y camiones por las calles ya congestionadas.
3. Prohibir el estacionamiento de vehículos en las calles de mucho tráfico.
4. Restringir la circulación de vehículos libres que no lleven carga y cuyo número asciende en la ciudad de México a más de un 60% del número total.
5. La creación de espacios libres y la localización adecuada de estaciones terminales.
6. La división de la ciudad en zonas residenciales, zonas comerciales, zonas industriales y zonas de recreo.²⁰

¹⁹ Carlos Contreras, “Editorial”, en *Planificación*, t. 1, núm. 8, abril de 1928, p. 6.

²⁰ Carlos Contreras, “La planificación y el problema del tráfico”, en *Planificación*, t. 1, núm. 1, septiembre de 1927, p. 22.

Por medio de estas fórmulas, Contreras empieza a configurar su modelo, en tanto la circulación va estrechamente ligada con otros rubros, como los espacios libres y la zonificación.

Recordemos que, aunque la ciudad había crecido en forma desordenada, contaba con importantes calzadas avenidas, a raíz de los trabajos realizados por la SCOP y por el Ayuntamiento, pocos años antes de que Contreras se estableciera en México; por ello, encontró un sistema aprovechable en su programa, al que se refería así: “A pesar de estos defectos de crecimiento orgánico, la ciudad cuenta con excelentes arterias y vías de comunicación, y lo único que le hace falta es la liga entre muchas de ellas, la pavimentación de la mayoría, la ampliación de algunas y la apertura de otras para formar un sistema circulatorio completo.”²¹ El interés por abordar, primero, la circulación de vehículos tiene mucho que ver con la vida estudiantil de Carlos Contreras en Estados Unidos, muy cercana a la transformación de Nueva York, y al impactante aumento del número de automóviles. De acuerdo con el arquitecto, México seguía la misma tendencia, pues en menos de dos décadas la producción había crecido considerablemente. Para 1911, en la ciudad de México, se calculaban 6,264 vehículos en circulación entre automóviles y camiones; en 1923, 11,089; en 1924, 13,450; así, deduce que en 1950 habrá 250,000, de ahí la necesidad de un trazo adecuado que prevea y reglamente un desarrollo en un largo plazo de cincuenta años, teniendo en mente no sólo la ciudad de México sino la cuenca de México.²²

En la parte antigua, el tráfico empezaba a provocar considerables problemas; los conductores no obedecían los reglamentos y provocaban desórdenes; por ello, en el segundo lustro de los años veinte, el Departamento de Tráfico empezó a publicar, periódicamente, reglamentos de circulación en el Primer Cuadro y en sus inmediaciones, y amenazaba con severas infracciones a quienes no los cumplieran.²³

²¹ Carlos Contreras, “Un Boulevard de circunvalación para la ciudad de México”, en *Planificación*, t. 1, núm. 4, diciembre de 1927, p. 18.

²² Contreras, “La planificación y el problema del tráfico”, *op cit.*, p. 22.

²³ Por lo general, lo hacía en diarios capitalinos, como en “Notas importantes del Departamento de Tráfico”, en *Excelsior*, 15 de marzo de 1925.



Figura III.4. Tráfico en la zona central, esquina Bolívar y 16 de Septiembre, ca. 1927. En revista *Planificación*.

Otro problema eran los choques y atropellamientos frecuentes, por lo que, en 1926, se fundó la Asociación Cívica de Tráfico, debido a que sus miembros sentían que las autoridades no habían hecho lo suficiente por corregir ese problema, lo mismo pensaban de las empresas de transportes, los dueños y los conductores de vehículos. Esa agrupación respondía “al clamor general que a gritos pide el pronto remedio para el mal que señalamos, un grupo de hombres de buena voluntad ha decidido crear el órgano encargado de desempeñar la urgente función reguladora que encauce, en beneficio público, tan encontradas fuerzas y antagónicos intereses y con este fin ha constituido la Asociación Cívica de Tráfico, en la cual se concentrarán las energías dispersas de la colectividad que luchan por su defensa.”²⁴

La Asociación Cívica de Tráfico empezó a funcionar, llamando a sus filas a todos los habitantes del Distrito Federal.

Si bien el sistema circulatorio era una respuesta al incremento de vehículos, igualmente, le permitirá a Contreras brindar a la ciudad de México una estructura, una organización y una base para la zonificación, como se verá en los estudios de conjunto que preparará a partir de 1927.

LAS HERRAMIENTAS DEL URBANISMO

En las primeras las propuestas que Contreras publicó en la revista *Planificación* ya había diferencias respecto a las de sus antecesores y contemporáneos —Quevedo, Pallares, Ruiz y Mariscal—, ahora él desarrollará un programa sistemático, caracterizado por: incluir proyectos concretos en un plan general; considerará el Distrito Federal en una escala regional; aplicará la metodología urbanística; planteará las bases para la formulación del plano regulador; creará organismos especializados e impulsará y redactará una legislación; hasta el momento todos ellos constituían aspectos innovadores en la planificación de la capital de la República.

Contreras consideró el Distrito Federal en una escala regional, por lo que su planificación tendría que hacerse en su relación con la cuenca de México, que según él, cubría una superficie aproximada de 8,000 kilómetros cuadrados de terreno plano, rodeado de montañas por todos lados, con una ubicación y clima excepcionales, explicaba. Para entender esta última percepción, no hay que perder de vista que había vivido gran parte de su vida en el noreste de Estados Unidos en donde el clima era extremo. Él consideraba ahora los problemas y las necesidades de la ciudad posrevolucionaria, convertida en el núcleo de una gran urbe, que se extendía hacia todas direcciones.

La extensión de la ciudad encuentra por los cuatro lados situaciones favorables. Al norte, los ríos más importantes que constituyen una buena región agrícola. Al sur, la región de Xochimilco con sus lagos y canales que hacen de ella un jardín florido todo el año. Al poniente puede extenderse la ciudad hasta las monta-

²⁴ “A los habitantes del Distrito Federal”, folleto, s. p. i., 1926. ACC.

ñas del Ajusco, a lo largo de una región especialmente acondicionada para fines residenciales; el crecimiento notable de la ciudad ha sido en dirección al suroeste. Al oriente se encuentra con el espléndido camino a Puebla y al noreste la presente región desierta del lago de Texcoco, con una superficie de 23,000 hectáreas de terreno baldío, tequesquitoso, que esperamos convertir en reservas forestales y tierra fértil dentro de los próximos treinta años. Los vientos dominantes vienen de esta región y las tolvaneras, que son frecuentes, afectan a la ciudad de México a tal grado que quizá el 80% o más de las muertes de la ciudad se deben a afecciones pulmonares o bronquiales.²⁵

Un paisaje diverso que contaba, además, con ríos, terrenos salitrosos, lagos, canales y lomeríos que para el urbanista eran factibles de aprovecharse, controlarse, corregirse y regularse. En cuanto a la población, los censos indicaban que en 1900 había 541,516 habitantes; en 1921, 906,063 y en 1930, 1'229,576. Contreras se refería de esta forma al crecimiento:

El enorme crecimiento que ha experimentado la Ciudad de México en los últimos años, y muy particularmente en los dos anteriores al actual [1926], se debe a que la capital ha llegado a ser una comunidad comercial e industrial de gran importancia; pero el crecimiento de la ciudad no se ha efectuado en forma armoniosa y ordenada. No ha evolucionado como un organismo mediante la expansión correlativa de todas sus partes; de idéntica manera que el niño crece hasta la virilidad, no engordando simplemente sino logrando que sus miembros, su cerebro y todos sus órganos se desarrollen en proporción para constituir un conjunto armónico y racional.²⁶

Para intervenir ese organismo, Contreras debía de hacer una “historia clínica”, es decir, estudiar su pasado y su presente, mediante la recopilación de material documental y gráfico, antiguo y actual, que le per-

mitiera conocer el lugar y sus necesidades. Veremos adelante que, en la Comisión de Programa, inició esas acciones, que formaban parte de la primera fase del método.²⁷ En ella, el registro aéreo permitiría conocer de una manera “científica” el lugar; por ello recomendaba proceder de inmediato a la formación de los planos fotográficos aéreos de la ciudad y sus alrededores, en una escala de 1:10,000 y del Valle de México a 1:200,000. Este último debía abarcar desde Tlalnepantla, al norte, hasta Milpa Alta al sur; y desde Tetelpan, al poniente, hasta Tláhuac, al oriente.²⁸ Ese plano o mosaico aéreo se hacía mediante la reunión de secuencias de fotografías verticales, que creaban un efecto estereoscópico y componían un mosaico con la vista completa de una ciudad.²⁹ El primero de ellos fue el de Manhattan, preparado en 1921 por la *Fairchild Aerial Camera Corporation*. En nuestro país, el pionero fue el del puerto de Veracruz y sus alrededores, hecho en 1929 por la *Fairchild American Photo Aerial Survey* por encargo de la SCOP y requerido por Contreras.

No sabemos si el arquitecto logró preparar ese mosaico aéreo de la ciudad de México y sus alrededores, lo cierto es que en su archivo se localizaron cerca de 115 tomas, que cubren una extensa área del Distrito Federal, del interior de la República y de algunas ciudades extranjeras. De las fotografías aéreas, hechas a finales de la década de 1920 por la *Fairchild American Photo Aerial Survey S. A.*, están las del Distrito Federal que suman más del sesenta por ciento del total y son, en su mayoría, oblicuas; las hay de dos tipos, de la ciudad urbanizada y de las zonas periféricas, éstas muestran usos mixtos del suelo, en donde predominan grandes extensiones agrícolas con escasas construcciones; entre las primeras se distinguen la Plaza de la Constitución, Chapultepec, Paseo de la Reforma y los fraccionamientos Hipódromo Condesa y las Lomas de Chapultepec; no tienen cintilla (aunque algunas cuentan con el nombre de la com-

²⁵ Carlos Contreras, “El Congreso Internacional de Habitación y Planificación de Ciudades verificado en París en julio de 1928”, en *Planificación*, t. I, núm. 11, julio de 1928, p. 11.

²⁶ Carlos Contreras, “Editorial”, en *Planificación*, t. I, núm. 7, marzo de 1928, p. 4.

²⁷ Un ejemplo sobre la aplicación de esa metodología puede consultarse en: Alejandrina Escudero, “Veracruz: imagen de un puerto”, en *Boletín de Monumentos Históricos*, núm. 11, septiembre-diciembre 2007, México, INAH, pp. 113-123.

²⁸ Carlos Contreras, “¿Comisión o Departamento de Planificación del Distrito Federal?”, en *Planificación*, t. I, núm. 13, sep.-nov. de 1928, p. 14.

²⁹ David Buisseret, *The map maker's quest: depicting new worlds in Renaissance Europe*, Oxford University Press, Nueva York, 2003, p. 16.

pañía), por lo que no sabemos las escalas, las fechas de vuelo ni los lugares registrados. Otra serie, hecha por la misma *Fairchild*, son del Puerto de Veracruz y se relacionan con la planificación que Contreras preparó en 1929 para ese lugar; estas suman once oblicuas y una vertical. Del Puerto de Alvarado hay dos de finales de la década de 1940, hechas por la Compañía Mexicana de Aerofoto, S. A. De la misma empresa encontramos, en la escala 1:10,000, ocho de la ciudad de México. Igualmente hallamos diez de la Ciudad Universitaria, de vuelos hechos entre agosto y septiembre de 1951; en esta serie destaca una vertical que incluye gran parte de El Pedregal, en la que Contreras trazó, en color, las magnas obras allí construidas; del mismo lugar encontramos una vertical del volcán Xitle y sus alrededores. En el oriente se registra una oblicua de El Popocatepetl. En la colección se incluyen, asimismo, algunas fotografías de planos; entre ellos, uno de la ciudad de México, preparado por la Secretaría de Fomento y Agricultura en 1929. Finalmente, nos topamos con varias imágenes de puertos nacionales y de ciudades del extranjero, las cuales no identificamos.

Con relación al plano regulador, Contreras aplicó los planteamientos de algunos teóricos extranjeros y trató de adaptarlos a una realidad concreta. En la formulación del correspondiente al Distrito Federal aconseja considerar los problemas relacionados con la geología, la constitución del subsuelo, la orografía, la hidrografía e, igualmente, las comunicaciones y los medios de transporte. Con ello, se llegará al trazo y a la composición, que debe “estar indudablemente a cargo de un artista, pero de un artista que tenga los pies bien plantados en el suelo; que sea un hombre práctico; que no sea sólo visionario —aunque el ser visionario es un factor absolutamente indispensable en estos proyectos. Sí señores, hay que ser visionario, hay que visualizar el porvenir, hay que soñar, hay que tener la facultad de ver con la mente antes de realizar y eso puede hacerlo con más facilidad un artista.”³⁰

Este argumento reúne dos fundamentos del perfil del profesional, que es a la vez artista y hombre práctico, idea que desarrolla John Nolen, quien

caracteriza al urbanismo, al mismo tiempo como un arte y una ciencia. El mexicano revisa con mayor detenimiento la primera faceta, la del artista que visualiza o imagina el futuro de ese espacio, el cual representa en forma gráfica. Esta será la parte creativa del proceso.³¹ La otra faceta es la parte pragmática y técnica, que va más allá del ideal de ciudad diseñado en el plano, en la que deben considerarse aspectos financieros, de organización y políticos. Sin menoscabo de la primera, depende de esta última que se lleve al terreno el trabajo del planificador porque, dice Contreras, “Los hechos de la planificación están en relación estrecha con las instituciones de la ciudad o del Estado [...] suponen sobre todo un poder capaz o deseoso de imponer a los intereses individuales un programa destinado a servir los intereses colectivos.”³²

Finalmente, el urbanista, por un lado, proyecta el desarrollo de las ciudades en una forma sistemática y ordenada y, por el otro, lleva a cabo un proceso de “estira y afloja, de regateo y venta, de educación y exhortación, de diplomacia y experiencia, de tribunales y jurados”,³³ en el que los estudios técnicos se someten a la prueba de la realización, teniendo en cuenta que una cosa es el proyecto y otra llevarlo al terreno, porque el profesional, advierte Walter E. Moody, debe estar seguro de que una calle que proyectó puede ejecutarse en el terreno, debido a que “El plano sobre papel es una cosa y su realización otra muy diferente”.³⁴

En la preparación del plano regulador del Distrito Federal, Contreras aconseja un manejo hábil de los detalles, una visión clara y amplia del futuro y un criterio cabal, para decidir lo que es práctico y razonable. En su formulación, la responsabilidad debe estar en manos de “hombres de influencia y técnicos y competentes”. El arquitecto se refirió, también, a su flexibilidad; advertía que nunca era definitivo debido a la materia que manejaba, esto es, un espacio geográfico en constante cambio.

³¹ John Nolen, “La planificación de ciudades y las profesiones correlativas”, en *Planificación*, t. 1, núm. 8, abril de 1928, p. 14.

³² Carlos Contreras, *Qué cosa es la planificación de ciudades y de Regiones, su objeto y su utilidad. Qué cosa es un plano regulador. Qué cosa es la zonificación*, ponencia leída en el Primer Congreso de Planeación, 1930, mecanuscrito, p. 11. *Avery Library*.

³³ Walter E. Moody, “La nueva profesión: la planificación de ciudades”, *Planificación*, núm. 8, t. 1, abril de 1928, p. 29.

³⁴ *Idem*.

³⁰ Carlos Contreras, *La planificación de la ciudad de México*, ponencia leída en el Primer Congreso de Planeación, 1930, mecanuscrito, p. 2. *Avery Library*.

Una vez formulado y aprobado debe de ponerse al día, ya que no puede considerarse definitivo, porque las ciudades siguen creciendo y cambiando. El plano regulador debe ser elástico para poderse adaptar a las necesidades crecientes y variantes de una comunidad completa como es la del Distrito Federal.

Es necesario ver con claridad todos los elementos que habrán de contribuir para formar el Plano Regulador del Valle de México; hay que verlo en conjunto, en plano alto, desde arriba, no ponerse al nivel del suelo porque sólo así podremos ver cosas grandes, cosas bellas, cosas útiles.³⁵

Los trabajos relacionados con la formulación del plano regulador, advierte Contreras, deberán exponerse y presentarse a la discusión, crítica y sugerencias de los habitantes de la región, antes de aprobarse definitivamente. La difusión de los materiales —estudios, levantamientos, planos, acuarelas y dibujos— tendrá que ser masiva, además, deberán estar expuestos en el museo de la ciudad para que los habitantes los conozcan y opinen.³⁶ Esta idea democratizadora se desprende de los proyectos estadounidenses, tales el Plano de Chicago (1906), que tuvo un gran despliegue de material gráfico que fue publicado y exhibido y el plano regional de Nueva York, editado en 10 volúmenes, entre 1921 y 1927.

LOS PROYECTOS PUBLICADOS EN LA REVISTA

LA PROLONGACIÓN DE LA AVENIDA CHAPULTEPEC

Los estudios que Contreras dio a conocer en la revista *Planificación*, entre 1927 y 1928, están dirigidos a ordenar el crecimiento y formular medidas para su futuro desarrollo, y forman parte de un plan general. Entre los proyectos está la prolongación de la avenida

Chapultepec hasta la Plaza de la Constitución.³⁷ Al exponer su plan, el urbanista hace una revisión histórica, dinámica que seguirá en cada los proyectos que elabore. En esta ocasión destaca el del arquitecto Carlos Obregón Santacilia, quien:

...en unión de otros compañeros e ingenieros expertos en la moderna planificación de ciudades, ha presentado un proyecto muy completo tanto desde el punto de vista técnico como del financiero y el cual consiste esencialmente en la apertura de una Gran Avenida de 30 metros de anchura, asfaltada y dotada de todos los servicios que exige una ciudad moderna, avenida que partiendo de la intersección de la calle de Balderas con la avenida Chapultepec, prolongará esta última en la misma dirección, hacia el NE, hasta llegar a la Plaza de la Vizcaínas. En este lugar dejará intacto el bello edificio colonial de Colegio de las Vizcaínas, que quedará rodeado en sus cuatro costados por jardines, uno de los cuales permitiría la vista del Templo de Regina. De la Plaza de las Vizcaínas sufre la avenida oblicua una ligera desviación hacia el NE, a fin de evitar el que edificios de la importancia del Cidosa, Banco Nacional y Correo Francés quedarán afectados por esta obra; continúa rectamente con esta misma dirección hasta terminar en la esquina SW de la Plaza de la Constitución, lugar en que cortará ligeramente el edificio del Centro Mercantil, cuya esquina quedará ampliada.³⁸

El trazo de Contreras sigue la trayectoria formada por una diagonal relativamente corta, que se deriva de la avenida Chapultepec; la de Obregón Santacilia sale de Balderas y la de Contreras del Paseo de Bucareli, aunque ambas penetran el ajedrezado. En la revista *Planificación*, el urbanista ofrece su versión por medio de una vista a vuelo de pájaro y una planta. La diagonal, Chapultepec-Plaza de la Constitución, es paralela al Paseo de la Reforma, y al igual estará limitada por

³⁵ Contreras, *La planificación de la ciudad, op. cit.*, p. 3.

³⁶ Contreras, “¿Comisión o Departamento, op. cit.”, p. 14.

³⁷ Ese proyecto era una herencia del siglo XIX, propuesto por el arquitecto Ramón Rodríguez Arangoiti en la época de Maximiliano. Ya vimos que pocos años antes, el arquitecto Luis R. Ruiz planteó, en 1924, la prolongación de la avenida Chapultepec, mediante una gran avenida oblicua.

³⁸ Carlos Contreras, “Proyecto de prolongación de la Av. Chapultepec hasta la Plaza de la Constitución”, en *Planificación*, t. I, núm. 1, septiembre de 1927, p. 18.

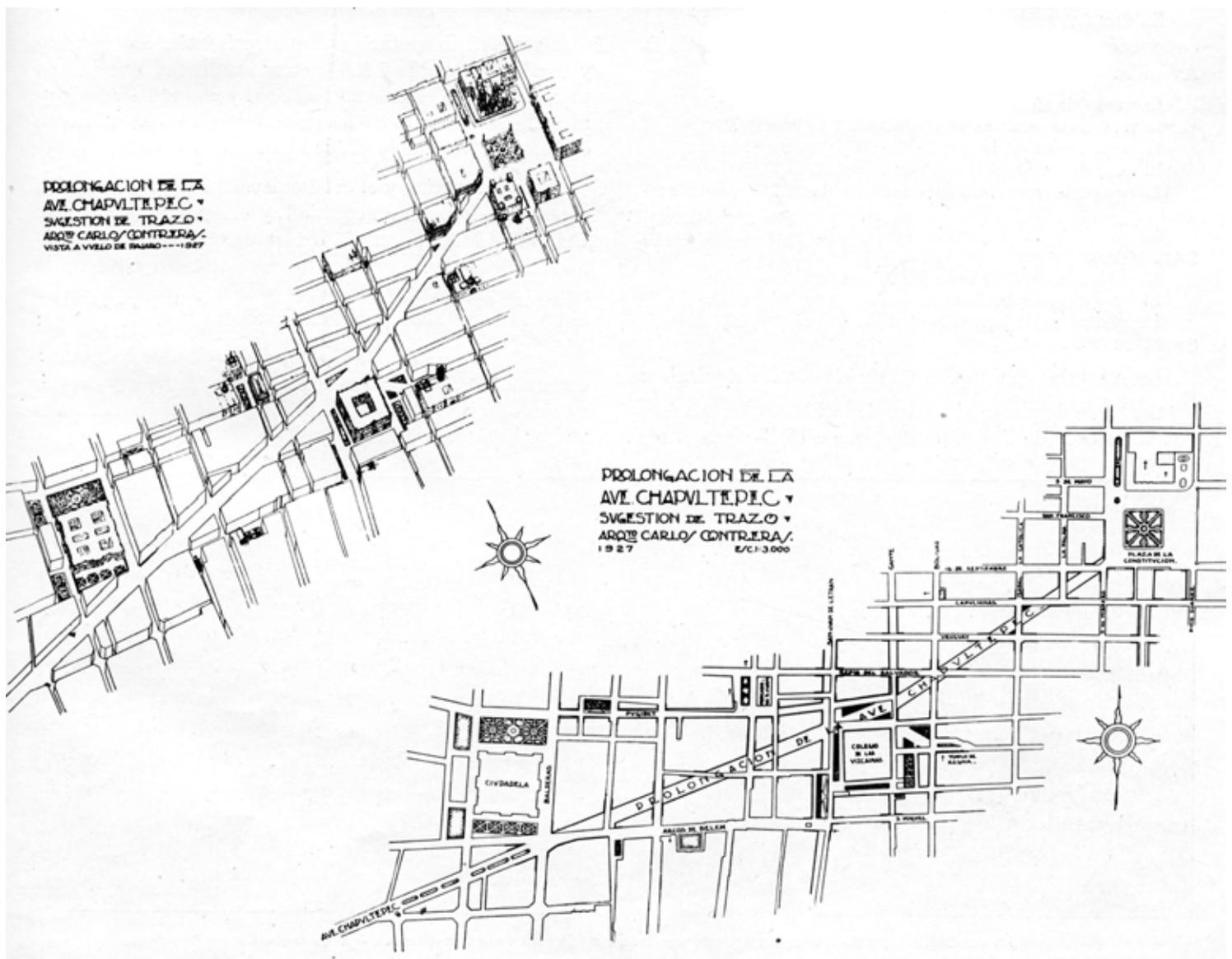


Figura III.5. Carlos Contreras. *Proyecto de prolongación de la Av. Chapultepec hasta la Plaza de la Constitución. Sugestión de trazo (vista a vuelo de pájaro) y sugestión de trazo, 1927. Escala 1:3,000. En revista Planificación.*

remates visuales de importancia: un espacio verde y la Plaza Mayor. Ese trazo es atípico en el urbanista, ya que rara vez maneja diagonales y porque al cruzar la zona céntrica podría destruir algunas edificaciones, aunque expresa que cuidará ese aspecto.

LA GRAN AVENIDA ORIENTE-PONIENTE

Las arterias transversales norte-sur y oriente-poniente fueron una constante en el programa de Contreras y fueron ajustándose y aumentando en número, conforme pasaba el tiempo. Una avenida, en sentido poniente-orienté, que él llamó central, sale de la

calzada de la Exposición, cruza el Parque Balbuena y desemboca en el camino a Puebla. La versión publicada en *Planificación* propone este trayecto:

Partiendo de la Rotonda del Paseo de la Reforma en Chapultepec Heights, tomaría por la Calzada de la Exposición, una de las más bellas del Bosque de Chapultepec, cruzaría por la glorieta donde se unen el Paseo de la Reforma, la Calzada de la Exposición, la Calzada a Tacubaya y la Prolongación de la Avenida Sonora, que pasará a un costado del edificio del Departamento de Salubridad, atravesaría lo que ahora son los llanos entre el Paseo de la Reforma y la Avenida Chapultepec —exactamente de poniente

Proyecto Para una Gran Avenida Oriente Poniente en la Ciudad de México

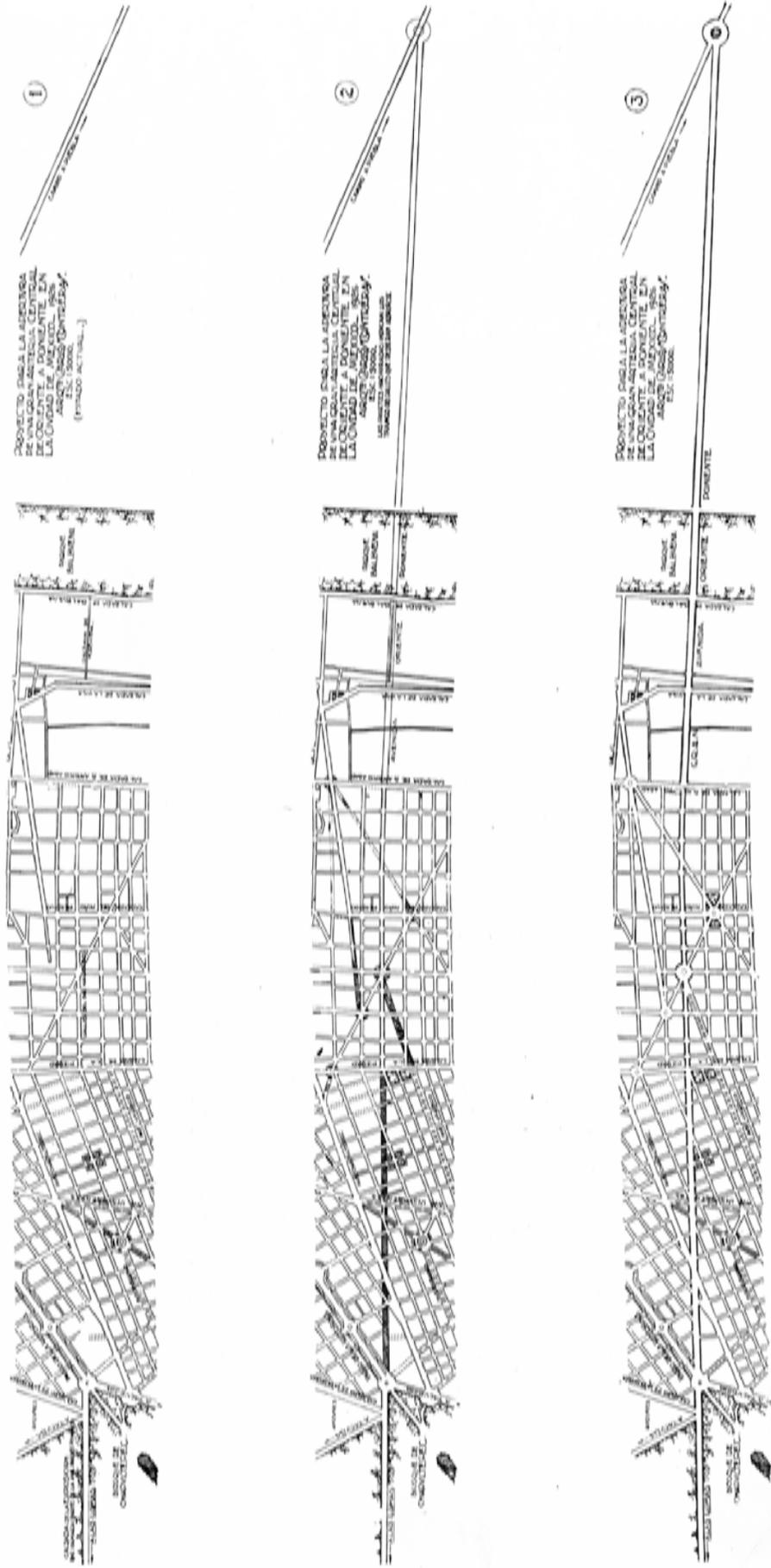


Figura III.6. Carlos Contreras. Proyecto para la apertura de una gran arteria central oriente a poniente en la Ciudad de México. 1. Estudio actual; 2. Tramos que deben abrirse; 3. Apertura, 1926. Escala 1:5,000. En revista *Planificación*.

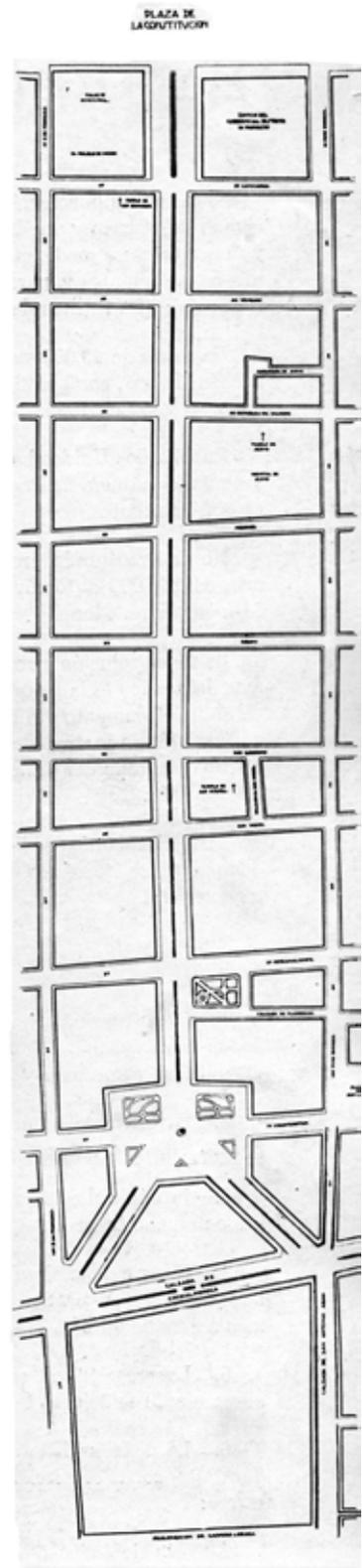
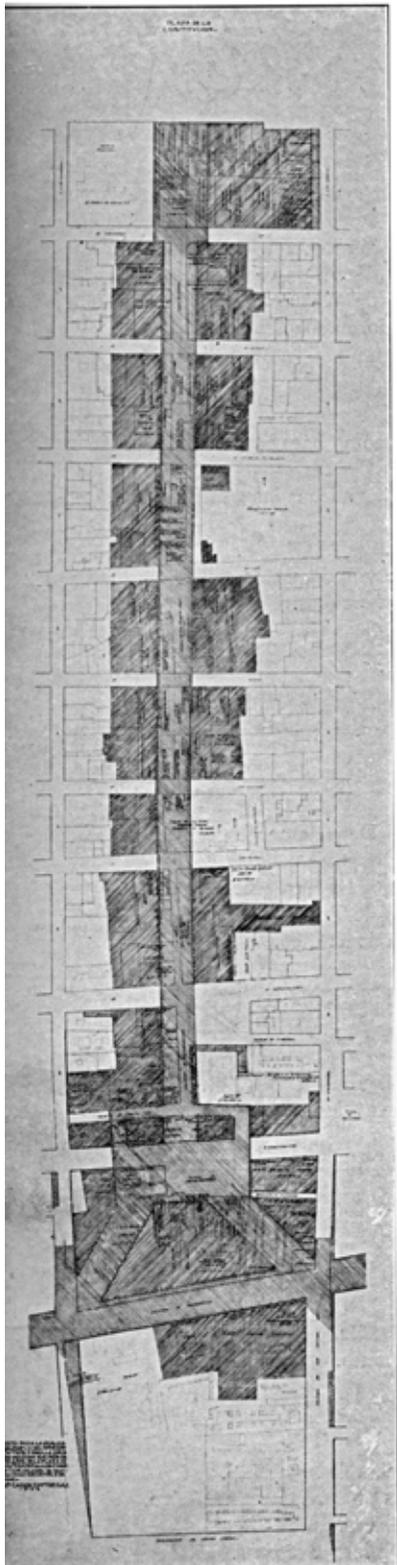


Figura III.7. Carlos Contreras. *Trazo de la avenida norte a sur.* 1. Alineamiento de la arteria y propiedades que se deben expropiar; 2. Perspectiva aérea; 3. Trazo definitivo, 1926. En revista *Planificación*.

a oriente siempre— atravesaría la Avenida Chapultepec por la calle de Puebla, cruzaría la Plaza de Río de Janeiro y siguiendo el mismo rumbo cruzaría la Calzada de la Piedad para tomar las calles del Doctor Navarro en línea recta hasta llegar a la Calzada de Balbuena, se internaría por el Parque de ese nombre, que en esta parte sólo está trazado en papel y seguiría hasta entroncar con el camino a Puebla, formando una glorieta monumental que serviría de entrada directa al tráfico de automóviles que viniera de Puebla y se dirigiera a las colonias residenciales sin tener que atravesar la ciudad.³⁹

Esa amplia avenida con 30 m de ancho tendría aproximadamente doce kilómetros de longitud, y en ella destaca su función comunicar “las colonias residenciales” del poniente con la carretera a Puebla.

LA GRAN AVENIDA NORTE-SUR

El artículo “Una gran avenida de norte a sur” trata específicamente de la apertura de la avenida 20 de Noviembre, que en su corta trayectoria parte de la Plaza de la Constitución, pasa por el pasaje de la Diputación, la calle de Ocampo, Uruguay, República del Salvador, Mesones, Regina, San Jerónimo, San Miguel, Nezahualcóyotl, Cuauhtemotzin, donde se

bifurca para unirse con el cruce formado por la calzada de Chimalpopoca, Cinco de Febrero y la calzada de San Antonio Abad. Las ventajas de la obra, argumenta Contreras, serán servir de desahogo del tráfico procedente de la Plaza de la Constitución; crear una arteria comercial de importancia, que sustituya una serie de casas de poco valor; aumentar el valor de la propiedad en la zona y con ello los ingresos municipales; hacer posible la construcción de edificios de importancia comercial y arquitectónica; abrir una de las más bellas avenidas de la ciudad; y ofrecer una “perspectiva magnífica” a la Catedral.⁴⁰ 20 de Noviembre está proyectada con un ancho de 45 m, al desembocar en la Plaza de la Constitución, y 30, en el resto.

En el mismo artículo, el autor incluye una perspectiva del nuevo edificio de gobierno del Distrito Federal, integrado al plan general de arreglo de la Plaza de la Constitución. Éste se ubica en el sitio donde finalmente se construyó en la década de 1940, con el proyecto del arquitecto Mariscal. En el dibujo de Contreras es notoria la gran masividad del inmueble, cuya solución es en estilo neocolonial. El proyecto se adapta a las ideas que circulaban con relación al arreglo de la plaza, en el sentido de unificar la arquitectura que la rodeaba. Así, la edificación propuesta se adapta a la altura de los antiguos y, a través de ciertos, elementos trata de igualarse a sus vecinos, con

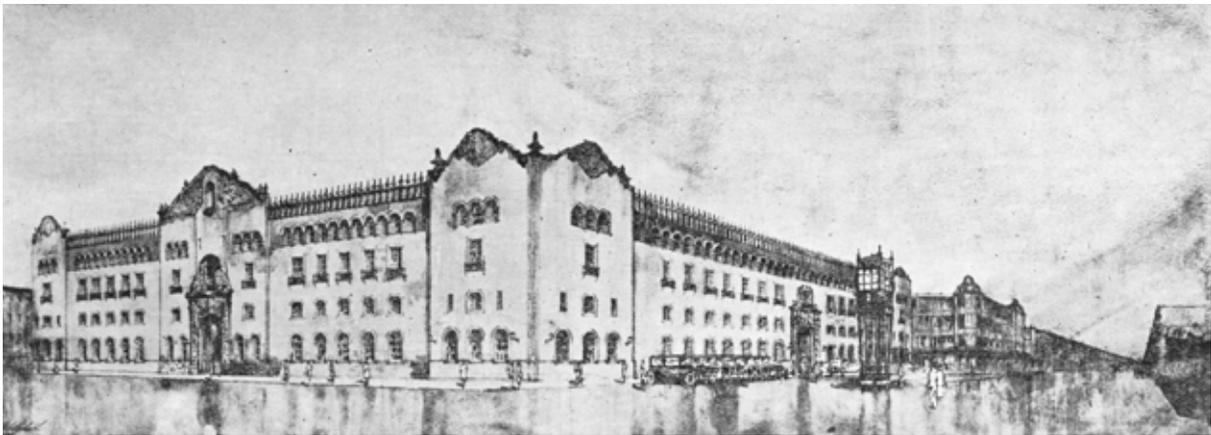


Figura III.8. Carlos Contreras. *Proyecto para la localización del edificio de gobierno del Distrito Federal, ca. 1927*. En revista *Planificación*.

³⁹ Carlos Contreras, “Proyecto para una gran avenida oriente poniente en la ciudad de México”, en *Planificación*, t. I, núm. 6, febrero de 1928, p. 13.

⁴⁰ Carlos Contreras, “Una gran avenida de norte a sur”, en *Planificación*, t. I, núm. 1, septiembre de 1927, p. 20.

el Palacio Nacional lo hace por medio de una loggia. La idea de uniformar los edificios contiguos —altura y decoración—, hemos visto, se deriva de los proyectos de Haussmann en París, aunque el edificio diseñado por Contreras no es “gemelo” o “similar” al Palacio Municipal. Finalmente, la perspectiva destacará la monumentalidad de la nueva avenida de 20 de Noviembre, que se observa amplísima al desembocar en la Plaza de la Constitución.

EL BULEVAR DE CIRCUNVALACIÓN INTERIOR

Los ejes transversales y los bulevares de circunvalación serán recurrentes en la planificación de la ciudad de México, y desde mi punto de vista, los más notables e innovadores del sistema ideado por Contreras y los que dejaron su huella en la ciudad. Con el paso de los años, esas vialidades irán afinando sus límites, no así sus funciones. Hemos visto que la idea de una avenida de circunvalación alrededor de la ciudad ya había sido propuesta por el ingeniero De Quevedo, la cual comprendería, aproximadamente, la misma superficie que el bulevar de circunvalación exterior de Contreras, aunque hay una diferencia en el concepto. El anillo del ingeniero tiene más que ver con los llamados cinturones verdes urbanos (*greenbelts*) y el bulevar exterior del arquitecto, con vías de circulación que incluyen espacios verdes (*parkways*), con varias funciones, entre ellas, estructurar la mancha urbana, favorecer la circulación periférica y suscitar una renovación arquitectónica.

En el artículo sólo se refiere al interior; allí plantea “un bellissimo boulevard de circunvalación interior de 35 metros de ancho que resolvería todos los problemas de tráfico, crearía el alza en los valores de la propiedad y contribuiría al embellecimiento de la ciudad de México.”⁴¹ Ese bulevar rodearía el centro de la ciudad y sus alrededores, y estaría limitado por:

Prolongación de Insurgentes hacia el norte-Avenida Manuel González, de poniente a oriente, por el norte de la ciudad-Crucero de Peralvillo-Avenida del

Ferrocarril de Cintura, por la Plaza de San Lázaro—ligando las Plazas de la Candelaria, Carrizal, Santo Tomás y Viga-Calzada de Chimalpopoca-Calles de Claudio Bernard, recientemente pavimentadas—por las calles de Berlín o de Dinamarca, que con el tiempo se ampliarían hasta la Plaza de Cuauhtémoc, en el Paseo de la Reforma, para unirse otra vez, con la avenida Insurgentes.⁴²

Esta obra beneficiaría la parte central, funcionando como arteria de desahogo en la periferia, permitiendo el paso de vehículos alrededor y ligando los principales caminos carreteros. Más tarde, el arquitecto explicará otras funciones, como la de rodear la parte que llamará monumental-tradicional de la ciudad.

En la clase de Planificación de Ciudades y Arte Cívico, que Contreras impartió en la Escuela de Arquitectura, pidió a sus alumnos que desarrollaran el proyecto de dicho bulevar. A decir del profesor: “Todos estudiaron el problema de la estación terminal de pasajeros y el arreglo de aquellas zonas de la ciudad que se encuentran abandonadas y sin construcciones, ya que es URGENTÍSIMO prever su trazo y su desarrollo, que se nos viene encima en unos cuantos años. Grandes partes de estas zonas DEBEN RESERVARSE PARA PARQUES y para CAMPOS DE JUEGO.”⁴³ Desde estos momentos el profesor está pensando en la revitalización de la zona norte teniendo como eje una terminal ferrocarrilera.

En la revista *Planificación* se publicaron doce proyectos de los estudiantes de quinto año, entre ellos Enrique del Moral, Juan O’Gorman, Mauricio M. Campos y Álvaro Aburto. El profesor comentó que, en la solución, todos tenían algún detalle característico y personal; por ejemplo, Campos se preocupaba por el crucero de Cuauhtémoc y J. Torres, por los parques ligados a las transformaciones de las zonas no urbanizadas.⁴⁴

⁴¹ Carlos Contreras, “Proyecto de un boulevard de circunvalación interior para a ciudad de México”, en *Planificación*, t. I, número 4, diciembre de 1927, p. 18.

⁴² *Idem.*

⁴³ *Ibidem*, p. 19. Mayúsculas del autor.

⁴⁴ *Idem.*

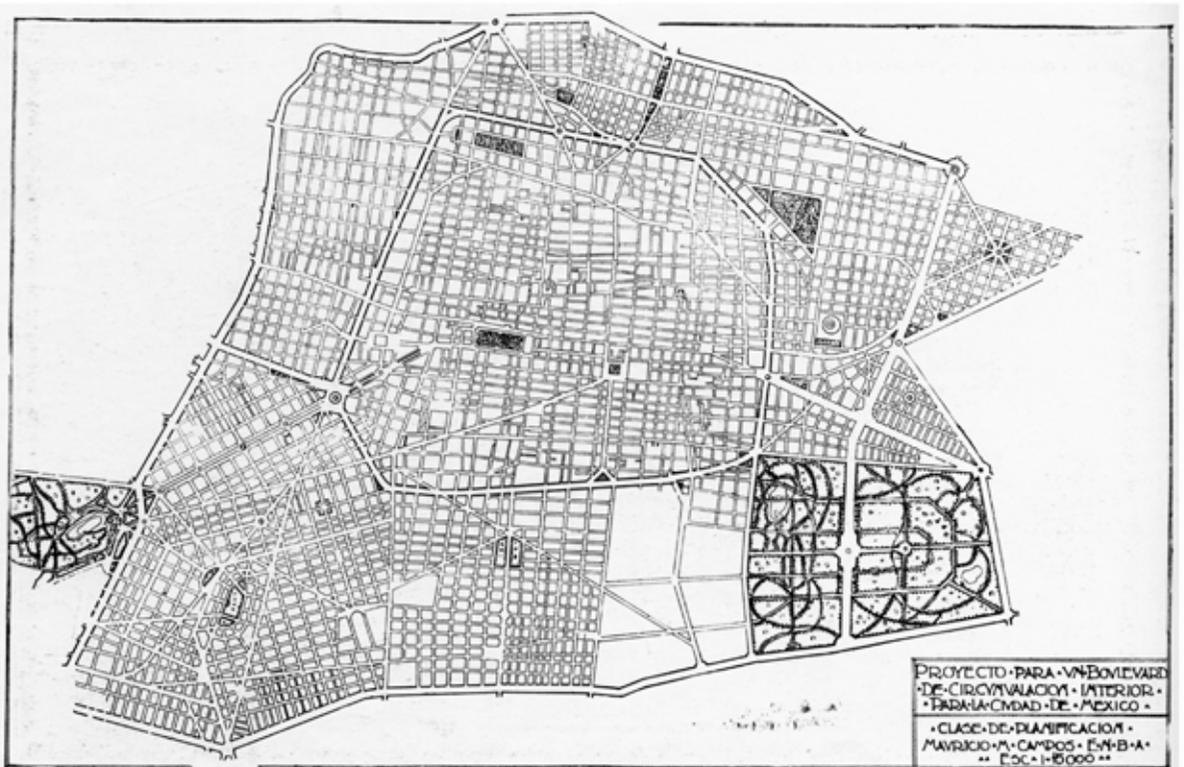
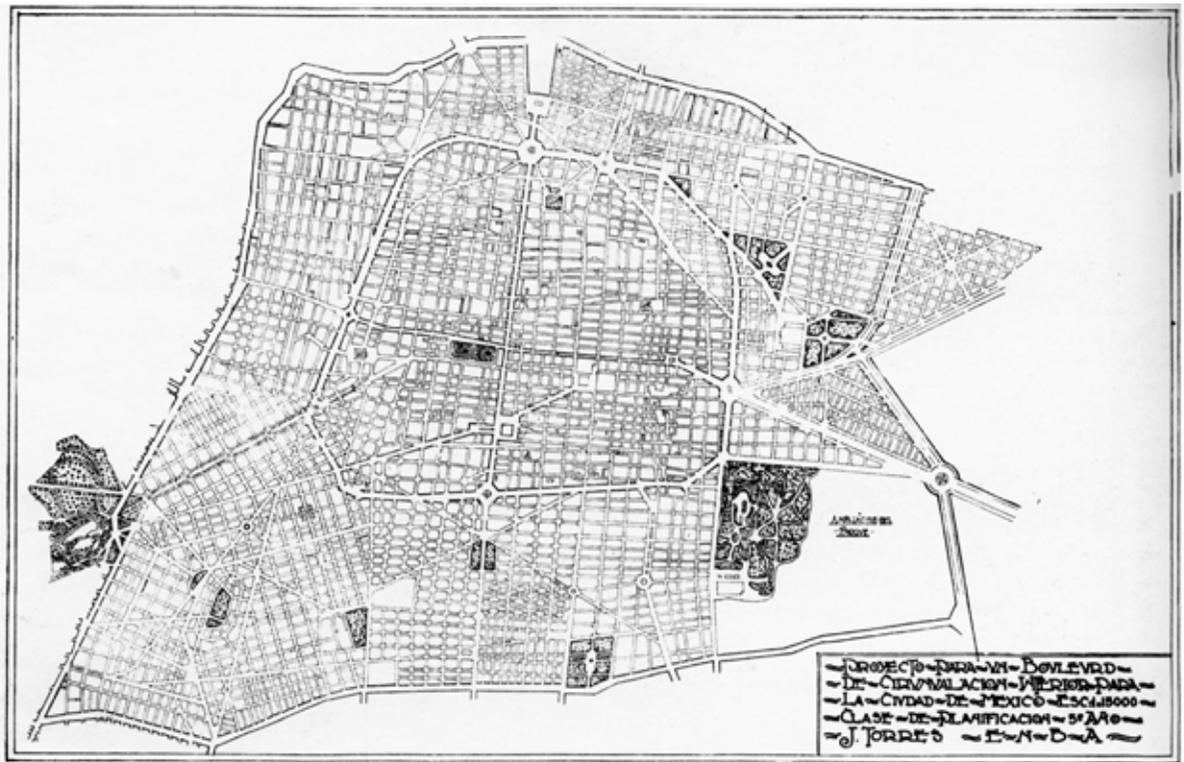


Figura III.9. J. Torres y Mauricio M. Campos. *Proyecto de un Boulevard de Circunvalación Interior para la ciudad de México*, ca. 1927. Escala 1:5,000. En revista *Planificación*.

UN PASEO JARDINADO

En su programa Contreras incluye, como un aspecto esencial, la dotación de espacios verdes. En el caso de Insurgentes, intenta convertir esa vialidad en un paseo lleno de jardines y viveros. Apenas años antes, la avenida había sido abierta en su parte sur, y al igual que Tlalpan, en sus costados se establecían colonias. El tramo norte todavía no había sido abierto, siendo su trayectoria “sensiblemente recta desde San Ángel hasta la calle de las Estaciones, hace allí una pequeña “bayoneta” para prolongarse en las calles del Encino y de Aldama hasta la calzada de San Simón Atlampa. Sin querer, la vista, por un movimiento natural de inercia, se prolonga, y tras de ella, la mejor buena voluntad, hasta la calzada Vallejo y la vía del ferrocarril de Monte Alto.”⁴⁵ En 1930, en la Comisión de Programa se prepararon los primeros estudios para la prolongación de Insurgentes en esta dirección, primero en el tramo de Ramón Guzmán y luego en su liga con el camino a Nuevo Laredo.

El proyecto publicado en *Planificación* incluye la parte sur recién abierta, desde Río de La Piedad hasta San Ángel, concibiéndose como un paseo, flanqueado por áreas verdes: “La calzada de los Insurgentes, que une a San Ángel con la ciudad de México, presenta una oportunidad espléndida para que sea uno de los paseos más hermosos de esta gran ciudad, creando en los terrenos a uno y otro lado de la calzada, grandes viveros y parques públicos, algunos de ellos con estanques artificiales, que le quiten un poco la monotonía que produce su extensión recta de ocho kilómetros.”⁴⁶

Esto es lo único que Contreras destaca del proyecto de Insurgentes, dejando que el plano lo explique. Sin embargo, consideramos conveniente aquí detenernos para revisar sus nociones de áreas verdes y espacios libres con el fin de ubicar este planteamiento.

A favor de la salubridad y en contra del hacinamiento surgió la noción de espacios libres —ahora públicos—, formados por grandes plazas, parques, jardines, paseos y amplias calles y avenidas. A principios

⁴⁵ Luis Prieto Souza, “A vuelo de pájaro sobre la ciudad”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *El Universal*, 21 de noviembre de 1926, p. 2.

⁴⁶ Carlos Contreras, “Proyecto para la creación de parques y viveros en la avenida Insurgentes”, en *Planificación*, t. I, núm. 12, agosto de 1928, p. 13.

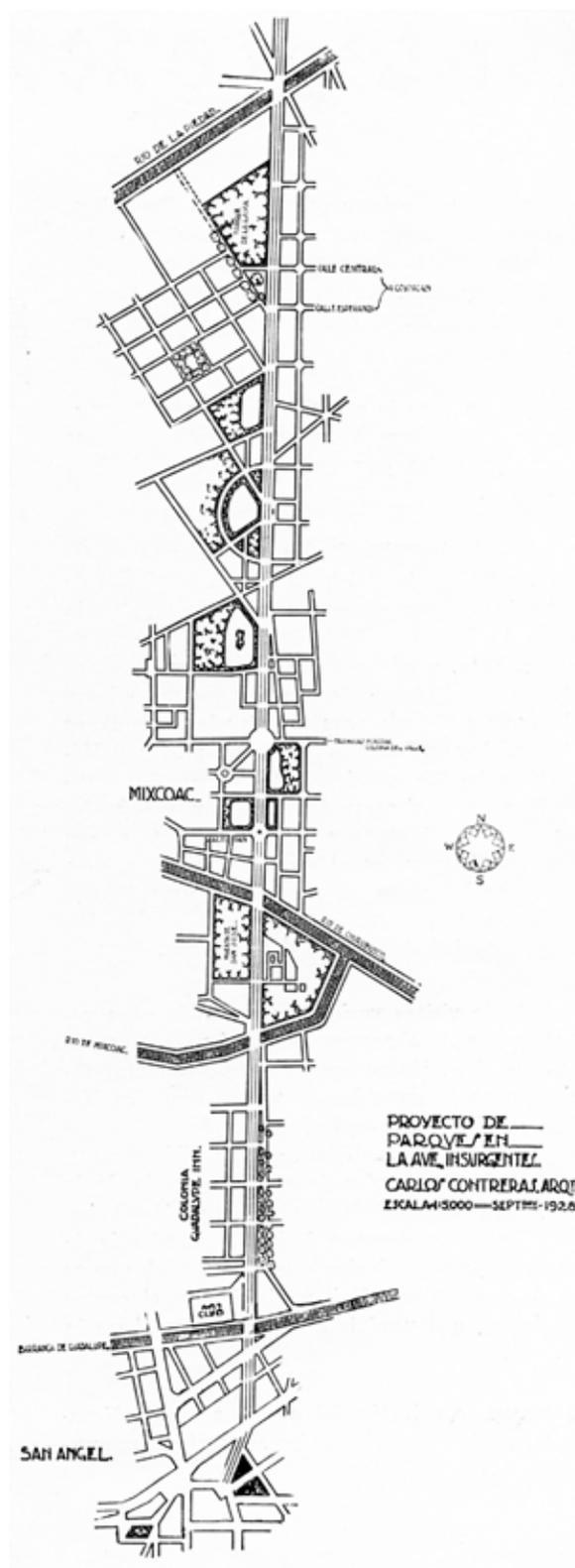


Figura III.10. Carlos Contreras. *Proyecto de parques en la avenida Insurgentes*, 1928. Escala 1:5,000. En revista *Planificación*.

del siglo xx, Miguel Ángel de Quevedo fue quien los abordó. En calles y avenidas, los árboles debían estar dispuestos de manera combinada, ya que de esa forma, dice el ingeniero, “hermosean la ciudad con magnífico ropaje de bellas frondas.”⁴⁷ Así, árboles, plantas de ornato y jardines se ligarían a los espacios libres.

Quevedo señalaba que algunos urbanistas extranjeros consideraban que las ciudades debían tener una proporción del 15% del total del terreno y acondicionarse de acuerdo con el tipo de zona. Aclara que, en la capital de la República, los espacios verdes, entre 1901 y 1903, era de entre el dos y tres por ciento, y que aparte de no cumplir con la recomendación internacional, se había impuesto la tendencia de “sajonizar los jardines”, argumentando al respecto: “Desgraciadamente hoy se tiende a hacer desaparecer ese buen tipo de parque-alameda en nuestras ciudades y aun en los pueblos, destruyendo las sanas y grandes arboledas para convertir el bello sitio en un parque inglés, según se pregona, explanada desabrigada de árboles o con muy raquíticos y con encespedados o “parterres” de tapiz herbáceo, difícil y costoso de mantener lozano.”⁴⁸ Para el ingeniero, al esquema inglés le faltaban los árboles.

Otros ejemplos a seguir —sin olvidar a Haussmann— fueron el *Park Movement* estadounidense, basado en la idea del favorable impacto del medio ambiente en el comportamiento y bienestar de los habitantes de la ciudad, brindado, igualmente, por otros factores. Desde la perspectiva de Contreras:

La cuestión de los espacios libres es una de las más importantes, pues no impunemente pueden contrariarse las leyes naturales de la biología al colocarse el hombre en condiciones que lo privan de los elementos indispensables para una vida orgánica normal, para su existencia y su salud: el aire y la luz del sol. De aquí la necesidad de los espacios libres en proporción suficiente para proporcionar estos elementos vitales, lo que se resuelve por medio de grandes plazas

y amplias calles y avenidas, así como con la casa bien ventilada y alumbrada.⁴⁹

Además de las puntuales coincidencias, Quevedo y Contreras, siguen la idea de llevar la naturaleza a la urbe por medio de espacios libres, plazas, las calles y avenidas, lo que le proporcionará salud, bienestar, sitios de recreo, belleza, incluso felicidad, a sus habitantes porque, argumenta el urbanista, los hombres “tienen que trabajar, divertirse, prevenir las enfermedades por medio de la higiene y embellecer su existencia por el arte y los encantos de la Naturaleza.”⁵⁰ Aire, luz natural, casas bien ventiladas, espacios libres, arboledas y parques, herencia de una visión higienista, se vinculan también con la arquitectura. “Los edificios de gran altura y masa provocan aglomeraciones interiores que dificultan no sólo los medios de entrada y salida, sino también los de transporte, congestionando las calles y afectando el tipo de pavimentos, la limpieza de las calles, la cantidad de polvo, los olores, ruido, etc. Esta congestión puede extenderse hasta la estructura subterránea de la ciudad: drenaje, abastecimiento de agua, líneas de energía eléctrica, luz y teléfonos.”⁵¹ En el congreso de la IFHP, celebrado en 1928 en París, uno de los temas por discutir era la masa y densidad de los edificios, en relación con los espacios libres y las facilidades de tráfico, tomando en cuenta las relaciones entre la altura, anchura, profundidad y volumen y la proporción del terreno por edificar.⁵² Adams, infiere que en una ciudad las relaciones entre los edificios y los espacios libres debían ajustarse de manera que ofrecieran espacio suficiente para la recreación de todos sus habitantes, “luz amplia y sol para todos los edificios y la conservación de una cantidad razonable de belleza natural dentro y alrededor de la ciudad”,⁵³ y la solución adecuada tendría que ser la zonificación. Esta es una muestra palpable de la interconexión entre los diferentes

⁴⁹ Carlos Contreras, “Editorial”, en *Planificación*, t. 1, núm. 8, abril de 1928, p. 3.

⁵⁰ *Idem*.

⁵¹ *Ibidem*, p. 4.

⁵² Carlos Contreras, “El próximo Congreso de Planificación en la ciudad de París”, en *Planificación*, t. 1, núm. 8, abril de 1928, p. 11.

⁵³ Thomas Adams, “El problema de la habitación industrial y de la salubridad en las regiones metropolitanas”, en *Planificación*, t. 1, núm. 4, diciembre de 1927, pp. 27-28.

⁴⁷ Miguel Ángel de Quevedo, “Los problemas del urbanismo en su relación con los espacios libres, las arboledas y las reservas forestales”, en *Planificación*, t. 1, núm. 1, septiembre de 1927, p. 16.

⁴⁸ Miguel Ángel de Quevedo, “Los espacios libres en las ciudades y su adaptación a parques”, en *Planificación*, núm. 4, t. 1, jul-sep. de 1934, pp. 24-29.

elementos urbanos en la planificación, a la que se afiliaron Quevedo y Contreras.

LA PLAZA DE PERALVILLO

Otro de los trabajos que el urbanista asignó a sus alumnos de la Escuela de Arquitectura fue el proyecto para la Plaza de Peralvillo, que estaría formada por la intersección de la calzada de Guadalupe y de los Misterios, al norte; el camino de La Ronda y la avenida Manuel González, al poniente; la calle de Saturno, al sureste; la avenida Peralvillo y Jesús Carranza, al sur; y la avenida Canal de Norte, al oriente. El arreglo tenía como base la solución de la circulación de vehículos, en cuanto a volumen, dirección y facilidades para una corriente continua. El diagnóstico de la zona que hizo el arquitecto indicaba que en la plaza entraban y salían los tranvías del Rastro, Peralvillo y Guadalupe, los automóviles circulaban en ambos sentidos y, además, estaba ocupada por “barracas, cuartos de adobe, expendios de aguas gaseosas, fritangas, gasolina, pulquerías y tiraderos de basura, en un estado de absoluto abandono”.⁵⁴ Sus

contemporáneos coincidían en ello, ya que la zona norte les parecía de baja calidad urbana, específicamente en el tramo que va de oriente a poniente, de la calzada Vallejo al Gran Canal y de sur a norte, de Peralvillo a Consulado.

Con la solución propuesta, la Plaza de Peralvillo se convertiría el foco comercial y de tráfico más importante de la zona norte, ya que en ella coincidían vialidades importantes, que comunicaban con la periferia, y caminos que llegarían directamente al norte y noroeste, ligándose también con el centro y el sur; en la solución se contemplaba abrir, prolongar, alinear y ampliar una vía que ligara Jesús Carranza, República de Argentina, Pino Suárez y San Antonio Abad.

A solicitud del profesor, los alumnos analizaron tanto la forma de la plaza como los problemas de tráfico y circulación. En relación con la primera, se consideraba lo siguiente:

1. Conservación de la irregularidad de la plaza actual.
2. Partido en que se acentúa el eje horizontal creado por las arterias camino de Ronda, avenida Manuel González y Canal del Norte.

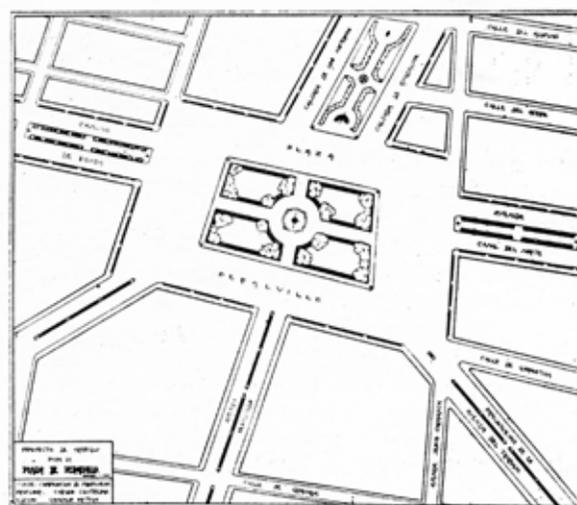


Figura III.11. Francisco Gay y Boix y Gonzalo Ortega. *Proyecto para el arreglo para la Plaza de Peralvillo*, 1928. En revista *Planificación*.

⁵⁴ Carlos Contreras, “Proyecto para la solución de la Plaza de Peralvillo”, en *Planificación*, t. 1, núm. 12, agosto de 1928, p. 19.

3. Partido en que se acentúa el eje norte-sur, creado por las arterias avenida Peralvillo, calzada de Guadalupe y calzada de los Misterios.
4. Partido en que se da igual importancia al eje oriente-poniente y al eje norte-sur con las arterias antes citadas.
5. Regularización del trazo de la plaza en forma de círculo, elipse, rectángulo, polígono.
6. Aumento de la importancia de la plaza con la prolongación de la avenida del Trabajo hasta la Plaza Gorostiza y, por tanto, hasta la plaza de Peralvillo con ampliación de la calle de Saturno hasta la plaza de Santiago.⁵⁵

La composición se dejó a criterio de los alumnos de la Escuela de Arquitectura, cuyas soluciones dieron importancia a la calzada de Guadalupe y de los Misterios, eliminando “la hilera de casas que forman la manzana entre una y otra para crear en ese espacio una gran vía-parque que fuera, si es posible, desde la Plaza de Peralvillo, hasta la Plaza de Guadalupe Hidalgo”;⁵⁶ vía-parque que el urbanista incluirá en su plano de conjunto.

La revista *Planificación* publicó los proyectos de los alumnos de Contreras para la Plaza de Peralvillo. En las soluciones, el profesor reconoce la de Francisco Gay y Boix, quien regulariza su partido con la forma poligonal y se preocupa por ligar las arterias secundarias vecinas, según la forma dominante de la plaza; por su parte, Gonzalo Ortega crea una plaza regular rectangular, cediendo importancia a las salidas de Peralvillo, prolongación de la avenida del Trabajo y Saturno. Más adelante, el interés en convertir ese crucero en una plaza será desbancado por el proyecto monumental para la estación central de los ferrocarriles y sus servicios, ubicado, como eje distribuidor y de expansión en la zona norte.

⁵⁵ *Ibidem*, pp. 19-20.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 21.

❧ LA PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO 1927 ❧

EL ESTUDIO REGIONAL

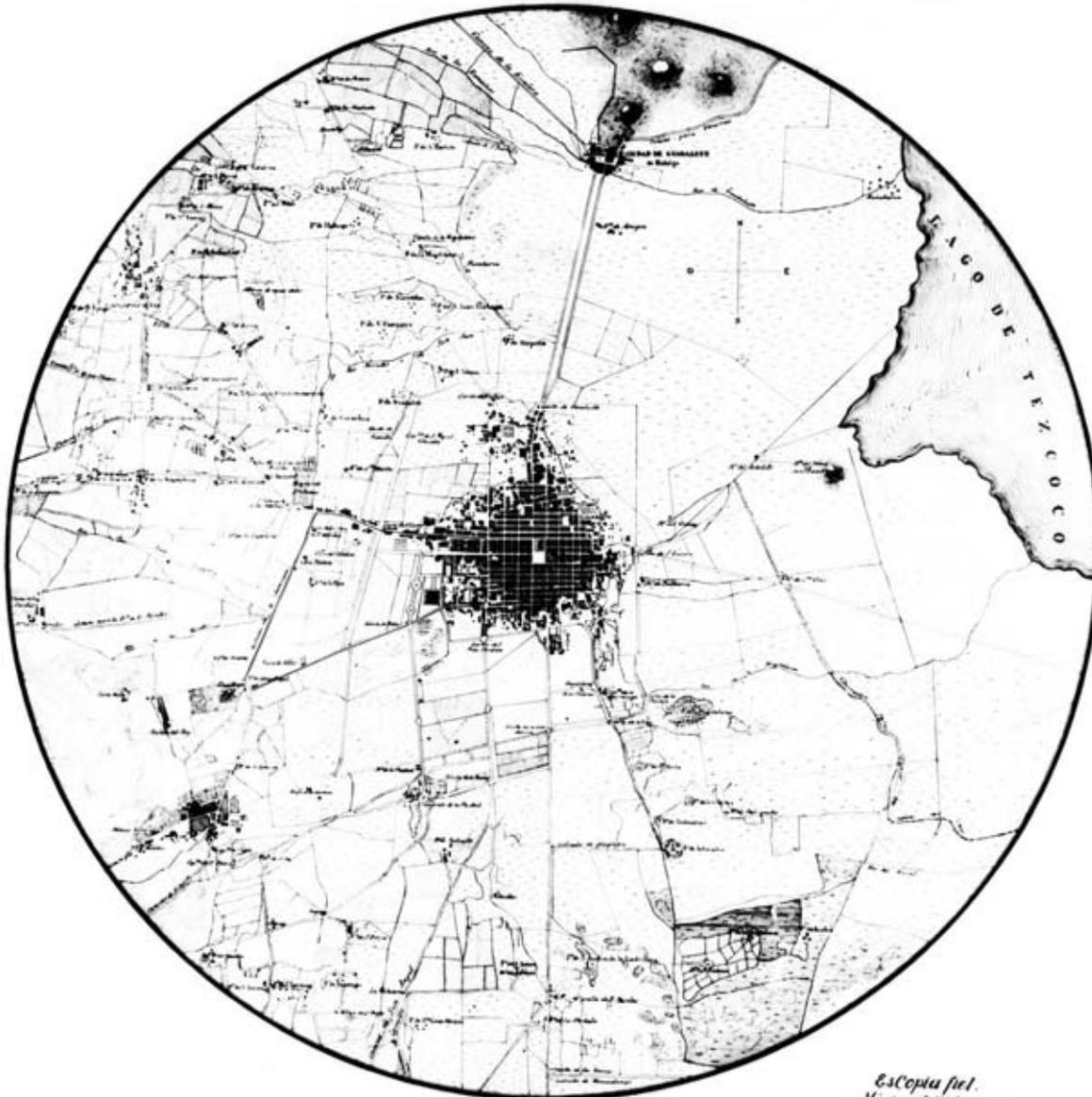
En el primer número de la revista, Contreras publicó el *Plano topográfico del Distrito Federal a mediados del siglo XVIII*, del que aseveraba que quizá había sido el primero con carácter regional, y lo hacía con el fin de presentar su propuesta *Plano regional del Distrito Federal. Estudio preliminar no. 1. Escala 1:25,000. 1927*. (Figura III.13) Esa medida tiene que ver con su idea de buscar antecedentes en el pasado que, como se ha dicho, es la primera fase del proceso de planificación, y siguiendo la analogía de la ciudad como un organismo, forma parte de su historia clínica.

En el proyecto se trazan reservas forestales, a manera de extensas áreas que flanquean la ciudad. Al oriente se localizan dos: una al norte, desde Ecatepec hasta La Magdalena Mixuca, incluyendo el Lago de Texcoco; la otra reserva comprende desde las afueras del pueblo de Xochimilco, exactamente en el canal de Nativitas, hasta el cerro Ocotécatl, conteniendo a Milpa Alta. Ésta se une con la reserva del suroeste, limitada al sur por el cerro del Guardia y al norte por Cuajimalpa, englobando el Desierto de los Leones, el Ajusco, el Xitle y Santa Úrsula; la cuarta, se localiza al poniente, va del río Hondo, al sur, hasta más allá de Tlalnepantla, al norte. Éste es el primer proyecto a escala regional, en el que el interés de Contreras se centra en conservar las áreas verdes de la periferia, como suministros de espacios verdes, más relacionados con la forestación y la higiene, por ejemplo el control de las tolvaneras provenientes del Lago de Texcoco.

EL PRIMER ESTUDIO PRELIMINAR

En el mismo número de *Planificación*, el arquitecto incluye *Planificación de la ciudad de México Estudio preliminar número uno. 1927*, dibujado también por

PLANO TOPOGRAFICO DEL DISTRITO FEDERAL.



Figuras III.12. Plano topográfico del Distrito Federal. En revista *Planificación*, donde se publicó con el pie: "Plano Topográfico del Distrito Federal a mediados del siglo XVIII, probablemente el primer plano regional del Distrito Federal."

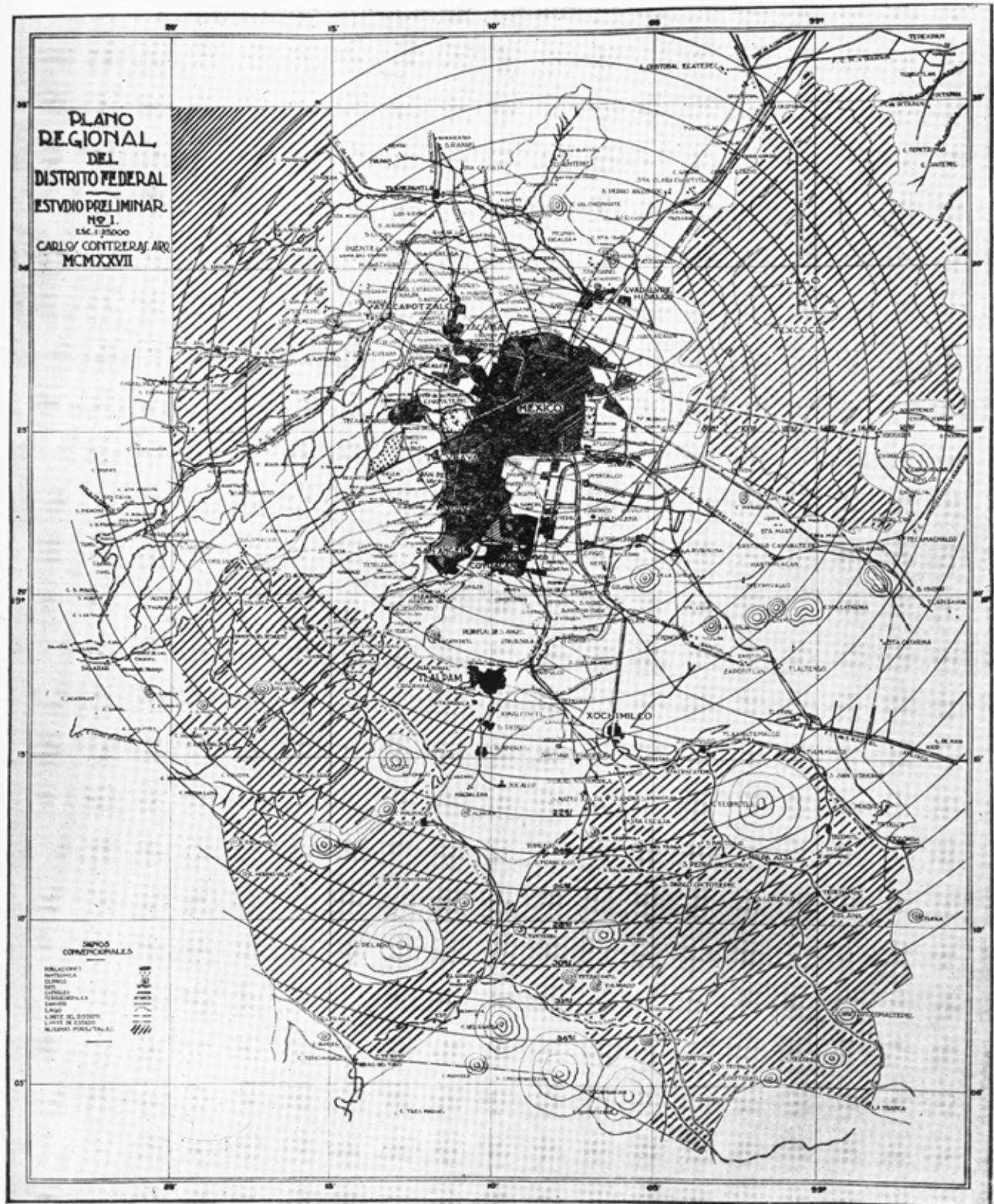


Figura III.13. Carlos Contreras. *Plano Regional del Distrito Federal. Estudio preliminar no. 1, 1927.* Escala 1:25,000. En revista *Planificación*.

Justino Fernández. El plano incluye sólo la parte central y sus alrededores, es decir, el área urbanizada y más densamente poblada. (Figura III.15)

Con el fin de conocer a las ideas allí representadas tenemos tres fuentes. La primera, corresponde a lo escrito en el mismo plano; la segunda, se refiere a lo consignado en *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*,⁵⁷ publicación en la que el autor hizo un inventario de sus estudios, destacando las propuestas principales y las condiciones bajo las cuales preparó cada una; la tercera, es la lectura del trazo como inicio de una estrategia argumentativa, cuando se trate de la revisión de algún estudio general de Contreras. Así, el lector encontrará tres sinopsis: la información anotada en el documento, los aspectos que Contreras subraya en la publicación de 1938 y las observaciones de la autora, lo cual no sucederá en todos los casos, porque en algunos planos no hay anotaciones ni referencias posteriores, como en el regional de 1927.

Anotaciones en el plano

En la información registrada en *Planificación de la ciudad de México Estudio preliminar número uno. 1927* destaca una advertencia: “El trazo de este plano fue hecho sobre el plano de la Ciudad de México de la Compañía Telefónica y Telegráfica Mexicana, No. 276 [ilegible]. Dibujó: Justino Fernández.” Las anotaciones relacionadas con los planteamientos allí incluidos dicen:

ZONA NORTE. Gran Boulevard de Circunvalación (río Consulado, Balbuena, río de la Piedad).- Boulevard de Circunvalación Interior (Avenida Manuel González, avenida de La Paz, F.C. Cintura, avenida Chimalpopoca, C. Bernard).- Replanificación de Atlampa y San Simón [del] Arq. F. E. Mariscal y nuevas sugerencias: ampliación de la Calzada Nonoalco y su prolongación hacia el crucero de Peralvillo.- Urbanización del derecho de vía del F.C. Central.- Replanificación

del ex Hipódromo de Peralvillo, creando un parque en el extremo del eje San Juan de Letrán y prolongando todas sus calles hasta el Gran Boulevard.- Ampliación de la calzada de los Misterios, creando parque entre ésta y la de Guadalupe.- Ampliación del crucero de Peralvillo.- Urbanización de los terrenos de la estación de Peralvillo.- Planificación de los terrenos comprendidos entre el Canal del Norte, F.C. Interoceánico, prolongación de Herreros y Gran Boulevard (Balbuena) creando un parque entre este último y el Gran Canal y la avenida del Canal del Norte.- Prolongación de la avenida del Trabajo hasta el crucero de Peralvillo.- Replanificación de la zona circunvecina a la Plaza de Santiago, ampliando esta y el actual parque.- Planificación de los terrenos de los F.C. Nacionales en Buenavista, ligando todas las calles entre las colonias de Santa María y Guerrero con una avenida central desde la Plaza del Palacio Legislativo [después Monumento a la Revolución] hasta la calzada de Nonoalco, ampliando la actual Plaza de Buenavista con dos jardines al sur y creando otra plaza al norte.- Prolongación de las calles de Mina hacia el poniente hasta el crucero de la Ribera de San Cosme y Gran Boulevard, y hacia el oriente hasta la Penitenciaría.- Prolongación de las calles de Recabado hasta la avenida Insurgentes.- Prolongación de las calles de Amado Nervo, siguiendo al oriente con la prolongación de las de Violeta hasta unirse a las de Pedro Moreno y continuar por las de Honduras, Nicaragua y Peña y Peña, bifurcándose en la Plaza del Estudiante hacia el oriente.- Prolongación de la calle de Xicontécatl hasta la plazuela de la Concepción, ampliando esta y el jardín.- Replanificación de la parte sur de la colonia de Santa María.

EJE NORTE-SUR. Comienza en la avenida Manuel González, donde se bifurca y continúa al sur por la avenida Santa María la Redonda, San Juan de Letrán (ampliada) y calzada del Niño Perdido hasta el Gran Boulevard (Río de la Piedad).

EJE ORIENTE-PONIENTE. Continuación de la calzada de Tacuba (ampliada), San Cosme, Puente de Alvarado y avenida Hidalgo (ampliadas en algunos tramos, calles de Tacuba (ampliadas) y su prolongación hasta el Gran Boulevard (Balbuena).

ZONA SUR. Prolongación de las calles de García Icazbalceta.- Creación de parque público en el actual Tívoli de Eliseo.- Prolongación de las calles de

⁵⁷ Ver: Carlos Contreras, *La planificación de la ciudad de México, 1918-1938*, México, XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, Fundación Mexicana de Urbanismo y A. Escudero, “Dos proyectos de planificación para México”, en *Cultura arquitectónica de la modernidad mexicana, Antología de textos 1922-1963*, Enrique X. de Anda y Salvador Lizárraga (coord.), México, IIE-UNAM, 2010, pp. 79-132.

Alfonso Herrera hasta las de Colón.- Prolongación de las calles de Guillermo Prieto hasta el Palacio Legislativo.- Planificación de los terrenos de los F.C. Nacionales en Colonia, creando parques en el extremo poniente de la calzada de la Teja y ligando todas las calles de las colonias de San Rafael y Cuauhtémoc.- Prolongación de la calzada de Tacubaya al norte hasta unirse al Gran Boulevard (Río del Consulado).- Replanificación de Tacubaya con la continuación del Gran Boulevard sobre el río de Tacubaya.- Replanificación de la Romita.- Prolongación de la avenida 16 de Septiembre hasta la Plaza de Carlos IV.- Prolongación de la avenida Chapultepec hasta la Plaza de la Constitución.- Prolongación de las calles de San Miguel, conectando con Carretones y continuando hasta el Gran Boulevard (Balbuena).- Replanificación de la zona del Cuartelito y de la colonia Buenos Aires, creando un parque central de donde parten: el Boulevard de Circunvalación Interior, la prolongación de Claudio Bernard al sureste y la avenida del Dr. Pasteur (modificada), que se une al noreste con el Boulevard Interior y al suroeste con las calles de Coahuila, que son prolongación de la avenida Michoacán para desembocar en la calzada Tacubaya.- Prolongación de la calzada Santa Crucita hacia el poniente para unirse con la avenida Baja California, avenida del Acueducto y desembocar en la calzada de Tacubaya.- Prolongación hacia el poniente de la calzada de San Esteban para unirse con la avenida Baja California.- Prolongación de las calles del Dr. Río de la Loza.- Prolongación de la avenida República del Salvador, General Anaya hacia el oriente hasta encontrar su unión con el camino a Puebla.- Creación de una nueva arteria de norte a sur entre la Plaza de la Constitución y calzada de Chimalpopoca (Boulevard Interior), ampliando considerablemente el actual pasaje de la Diputación para estacionamiento de vehículos, reservando la manzana sureste de la plaza para un edificio Gubernamental y dejando el Templo de San Miguel aislado.- Prolongación de la avenida central del Bosque de Chapultepec, que viene de las Lomas, hacia el oriente hasta la calzada de la Piedad, continúa por el Dr. Navarro, prolongándose hasta la calzada de Zoquipa para continuar su unión con el camino a Puebla.- Planificación de la zona sureste de la ciudad, comprendida entre Cuauhtemotzin, calzada de San Antonio Abad, Gran Boulevard [ilegible] y calzada de Balbuena, usando

todas sus calles al norte y al poniente.- Replanificación de la Magdalena, ampliándola.- Ampliación del Parque Balbuena y creación de reservas forestales en esa zona.- Replanificación de la zona de San Lázaro con la libre salida del camino a Puebla.⁵⁸

Al comparar este estudio con el *Plano de la Municipalidad de México formado por disposición del H. Ayuntamiento de la ciudad, 1926* (Figura III.14), observamos que la superficie comprendida es semejante, a diferencia de que el primero no incluye las Lomas de Chapultepec (*Chapultepec Heights*) y el mismo bosque, al poniente; al oriente, su límite es el Gran Canal del Desagüe y no contiene parte de la colonia Moctezuma ni la Romero Rubio; en cambio coinciden los límites al norte, Río del Consulado y, al sur, Río de la Piedad.

Desde la perspectiva de 1938

En la publicación *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*, Contreras sólo destaca:

Esencialmente este estudio contenía la creación de un Bulevar de Circunvalación Interior formado por la prolongación de la avenida Insurgentes al poniente; al norte la avenida Manuel González; al oriente la calzada de Balbuena y las calles de la Imprenta ampliadas, y al sur la calzada de Chimalpopoca, calles del doctor Claudio Bernard y calles de Berlín hasta la glorieta de Cuauhtémoc, del Paseo de la Reforma.

La prolongación de poniente a oriente de la calzada de la Exposición hasta Balbuena y el camino de Puebla.

La apertura del 20 de Noviembre.

La acentuación del sistema arterial importante de la ciudad de México y la creación de un bulevar de Circunvalación Exterior, ligando el Río del Consulado, la calzada de Chapultepec a Tacubaya, el Río de La Piedad y una calzada de Norte a Sur desde el Rastro hasta Iztacalco, que completa dicho bulevar y la siguiente lista de proyectos: la prolongación de la avenida Chapultepec hasta el Zócalo.⁵⁹

⁵⁸ Texto anotado en el trazo *Planificación de la ciudad de México Estudio preliminar número uno. Escala 1:5,000. 1927.*

⁵⁹ Contreras, *La planificación de la ciudad de México, op. cit.*, p. 5.

PLANO - DE - LA - MUNICIPALIDAD - DE - MEXICO
FORMADO - POR - DISPOSICION - DEL - H. - AYUNTAMIENTO - DE - LA - CIUDAD - 1926.



Figura III.14. Plano de la Municipalidad de México formado por disposición del H. Ayuntamiento de la ciudad, 1926. Papel y tinta. Escala 1:15,000. 70 x 48 cm. Planoteca Orozco y Berra. Cortesía de Silvia Arango.

Poco más de diez años hay entre una y otra versión. De las acotaciones enumeradas en el plano de 1927, ahora en la de 1938, sólo quedan los trazos básicos: dos bulevares de circunvalación, una avenida transversal oriente-poniente, una diagonal y una apertura, en sentido norte-sur. Los proyectos contenidos en esa superficie serán desarrollados en *Planificación de la Ciudad de México. Estudio de Trazo 1938. Escala 1:2,000*. (Figura VII. 11)

Una lectura más

Esas fuentes son imprescindibles para conocer en voz de Contreras las transformaciones propuestas en *Planificación de la ciudad de México Estudio preliminar número uno. 1927*; sin embargo, el documento mismo ayuda a comprender cómo va interviniendo la ciudad para armar su propuesta.

Los planos de la ciudad de México de esos años contienen casi toda la zona planificada por Contreras, lo que quiere decir que trabaja la superficie comprendida en la Municipalidad de México. Al norte están los linderos de las municipalidades Azcapotzalco y Guadalupe Hidalgo; al sur, Mixcoac, General Anaya e Iztacalco; al oriente, también Iztacalco y el Gran Canal; al poniente, Tacuba y Tacubaya. En él se representan, básicamente, aquellos elementos referidos a la forma de la ciudad, la circulación, las áreas verdes, las “replanificaciones” y la central ferrocarrilera.

En el proyecto, esa superficie está ceñida por el amplísimo bulevar de circunvalación exterior, a manera de vía parque, mientras que el interior contiene la traza antigua y sus inmediaciones. Asimismo advertimos que las intervenciones propuestas integran los trazos que, en el del Ayuntamiento, parecen autónomos y sin conexión, por medio de vialidades que, además, brindan fluidez en la intercomunicación y se conservan, a grandes rasgos, los trazos de las colonias ya establecidas. Este bulevar es el que va a unificar lo urbanizado y a darle una forma a la expansión.

El que el urbanista también llama gran bulevar (el exterior) no tiene forma circular, aunque sí es envolvente, considerando que básicamente siguió los ríos para darle forma. El diseño de la traza antigua, con manzanas cuadradas y cuadrangulares de diferentes tamaños, se extiende hasta el bulevar exterior, a excepción de los asentamientos que le antecedían,

como el fraccionamiento Hipódromo Condesa, el bosque de Chapultepec, el parque Balbuena, la terminal central de los ferrocarriles y algunas franjas de cultivo en el oriente. Hay contadas diagonales, Paseo de la Reforma, avenida Chapultepec-Zócalo, las que cruzan las colonias Hidalgo y Cuartelito, que va de la Plaza de Peralvillo a San Lázaro y la del camino a Puebla y la de la calzada Vallejo que sale de San Juan de Letrán.

Lo característico del proyecto es el de ser una forma completamente cerrada, con vías que permiten una comunicación interna directa y fluida.⁶⁰ Se proyecta un sistema circulatorio que articula el gran complejo urbanizado, teniendo en cuenta que se va a planificar un espacio ocupado, con poca libertad para trazar cambios importantes, a partir de la idea de aprovechar lo existente. Así los trazos autónomos de colonias y fraccionamientos se integran al todo.

A grandes rasgos, se reseñan enseguida los aspectos destacados del trazo, representado en ese estudio preliminar, y se plantean algunas líneas de pensamiento del urbanista.

Los bulevares de circunvalación van a ofrecerle una estructura a la mancha urbana, y en ellos va implícita una renovación arquitectónica. El bulevar interior funciona para separar la ciudad ya constituida, la ciudad histórica, de los nuevos barrios que se formaron a su alrededor. Éste no sólo conserva y protege la traza sino también la superficie alledaña, incluyendo hitos e inmuebles de valor histórico o arquitectónico, como la Alameda, Corpus Christi, el Teatro Nacional (hoy Palacio de Bellas Artes), el Palacio Legislativo (hoy monumento a la Revolución) y la Ciudadela.

En el centro aparece el trazo cuadrículado dominante, marcado en negro. Más allá, ligeramente distinguida con un tono oscuro, será la que llamará zona monumental e histórica. En el proyecto es evidente el aprovechamiento de las vías existentes, ya sea que las una, enlace, prolongue, alinee o amplíe. Una

⁶⁰ “Un adecuado sistema de calles proporcionaría un libre tránsito a las gentes y a las mercancías, que constituye la sangre de la comunidad y permitirá una corriente fácil del tráfico; para ello se requerían de un estudio de los movimientos diarios de los habitantes, de los vehículos y de las mercancías para poder determinar en detalle.” Contreras, “¿Comisión o Departamento, *op. cit.*, p. 14.

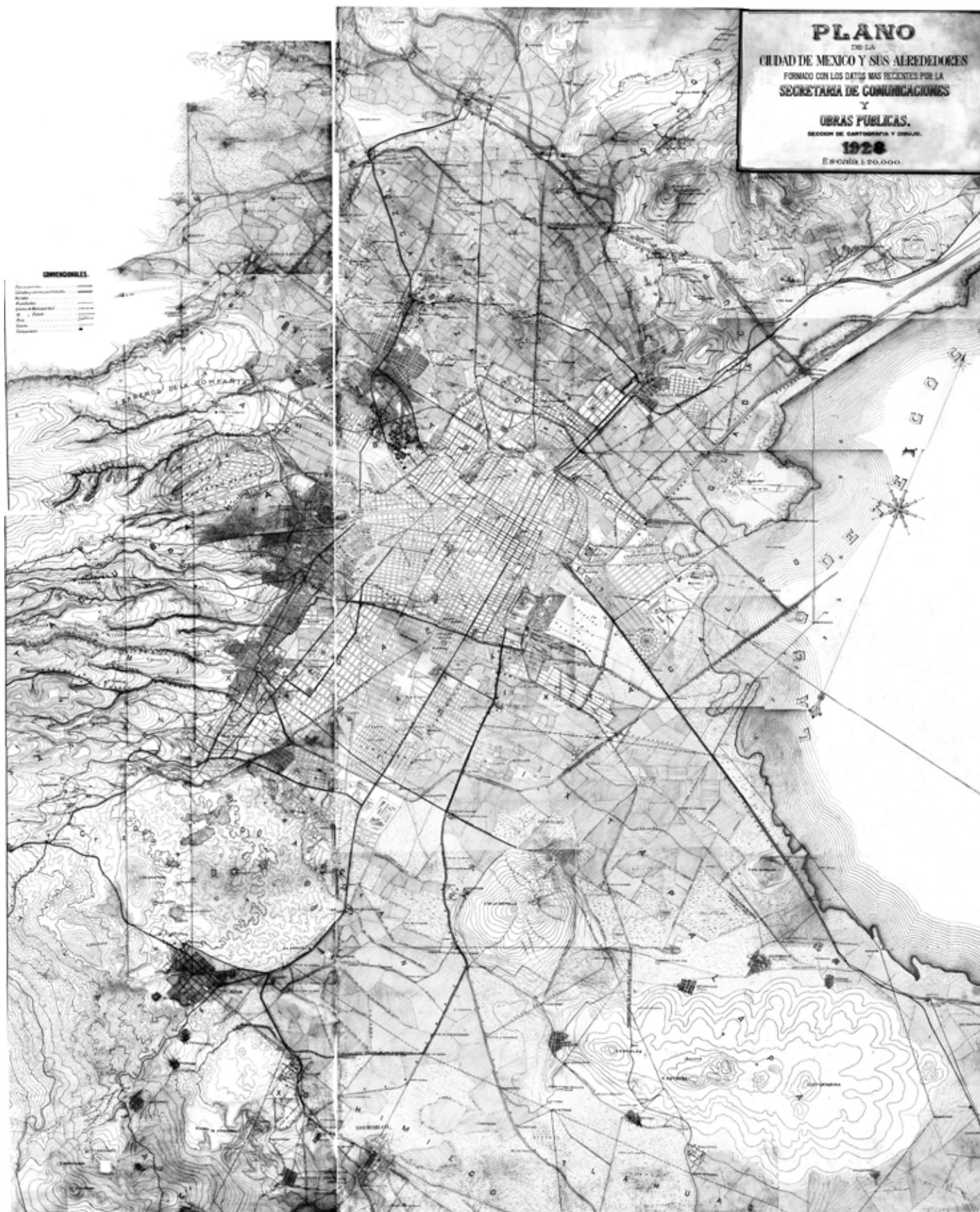


Figura III.16. Plano de la ciudad de México y sus alrededores de 1928, formado por la SCOP. Tomado de una fotografía. DGST.

de las características de la propuesta es no imponer todo nuevo, en particular, en el bulevar interior; fuera de él, se hallarán los cambios.

La mayoría de las aperturas, prolongaciones, ampliaciones y alineaciones funcionan para comunicar más directamente a algunas colonias (San Simón, Guerrero, San Rafael, Atlampa, Santa María, Romita, Cuartelito, Buenos Aires, Hidalgo), desembocando muchas de ellas en plazas y parques, que serán creados o ampliados.

Toda la zona norte está considerablemente intervenida, en particular, la nueva terminal ferrocarrilera y los terrenos aledaños. Dos ejes principales cruzan el bulevar interior, el norte-sur, San Juan de Letrán, y el oriente-poniente, Tacuba-San Lázaro; aunque Contreras afirma que trata de seguir el esquema —sólo el esquema, no la trayectoria— del trazo de las calzadas prehispánicas, realmente no es una característica relevante en el plano. En cambio, de manera indiscutible destaca la avenida Insurgentes, que es más importante que San Juan de Letrán, por su longitud y anchura.

Destacan dos vías-parque; una localizada en el norte, formada por las calzadas de Guadalupe y de los Misterios, y la que va por todo el Gran Canal del Desagüe. Las calles y calzadas dentro del primer anillo serán rectas, a excepción de las diagonales ya aludidas.

Al norte, canaliza el río Consulado y utiliza ampliamente las vías férreas; el borde, entre la calzada de Guadalupe-Misterios e Insurgentes, lo reconstruye casi completamente. Recordemos que, a principios del siglo xx, cuando Quevedo propuso la expropiación de los terrenos del Hipódromo de Peralvillo, para dotarlos de parques y jardines, se refería al asentamiento de caseríos malsanos. En el proyecto de la Plaza de Peralvillo, recordemos, ésta funcionaría como un enlace hacia las distintas direcciones, por ejemplo, el oriente, con el Rastro, y hacia el norte, con el mismo barrio de Peralvillo, zona que trató de rescatar porque estaba “en un estado de absoluto abandono”. Quizá la transformación más importante allí se refiere a la construcción de la nueva terminal de los ferrocarriles y sus servicios, que está diseñada en forma de medio círculo, en la que desemboca San Juan de Letrán. En resumen, en el norte, pobre y

sin desarrollo urbanístico importante y escaso valor arquitectónico, Contreras realiza todo nuevo, y la nueva terminal de los ferrocarriles será el eje distribuidor de la zona.

Si bien en ambos bulevares de circunvalación predomina un trazo cuadrículado que se desarrolla a partir del núcleo central, también se sugiere un empujamiento a mayor escala, formado por los amplios y prolongados ejes norte-sur y oriente-poniente. Ya referimos que el eje norte-sur mayor importancia es Insurgentes; los que le siguen son Guerrero, Cuauhtémoc, La Piedad, San Juan de Letrán; uno más, se ubica en el centro de la ciudad, parte al sur del bulevar exterior y sube por Tlalpan, sigue ininterrumpidamente, pero se va angostando en su recorrido al cruzar la Plaza de la Constitución y va a rematar en el bulevar interior, sobre la plaza de Peralvillo.

Los principales ejes oriente-poniente están formados por la calzada Nonoalco, que arranca de la Plaza de Peralvillo y termina en el bulevar exterior, en su parte oriente; la avenida Chapultepec que atraviesa la ciudad y llega al parque Balbuena; lo significativo de esta transversal es que une las dos áreas verdes más grandes de la ciudad, planteando una solución estética y monumental, al rematar en puntos visuales, en este caso, los más grandes espacios verdes.

En el trazo reseñado se distinguen plazas, parques, diagonales y glorietas por varios rumbos de la ciudad, lo que le quita la monotonía a la cuadrícula mayor propuesta.

En la *Planificación de la ciudad de México Estudio preliminar número uno. 1927*, se pueden deducir algunas líneas generales del pensamiento de Contreras. Se trata de un modelo práctico, racional y realista, que dispone de la infraestructura y geografía existentes, ríos, vías férreas, canales, calzadas y apela a un contenido estético, al tratar de buscar remates visuales. Hay una jerarquía en las circulaciones que puede calificarse de eficiente y fluida, agrupada en cuatro categorías: anchos bulevares de circunvalación, tal vez vías-parque de entre 60 y 100 metros; las amplias y prolongadas avenidas, siendo los más importantes Insurgentes y San Juan de Letrán, de 45 m de ancho; avenidas de tráfico intenso

de unos 30 a 35 m, norte-sur y oriente-poniente; y calles de tránsito local, de unos 12 metros.⁶¹ Esa jerarquía sugiere un sistema moderno de entender la circulación. Debido a las ampliaciones en los bordes de los bulevares y en los ejes norte-sur, éstos podrían significar expropiaciones y por lo mismo renovaciones arquitectónicas. Al proponer una comunicación eficaz, el sistema articulará el todo urbano y evitará

obstrucciones; una zona deficientemente urbanizada se encuentra al norte, constituyendo el tapón más obvio los ferrocarriles y la aduana; por ello sugiere su reorganización en una nueva terminal, eliminando entradas. El plano nos indica, también, que habrá que construir avenidas donde haya circulación nueva, sin que afecte la parte central de la ciudad preservándola y evitando el tráfico.

⁶¹ La tipología y anchura de las vialidades se toman de los textos del urbanista, en particular en los esquemas que preparó. Ver figuras v.10, v.11 y v.12.

El Jefe de la Oficina del Catastro
[Signature]
El Jefe del
U.N. Proj



LA PLANIFICACIÓN EN MARCHA

EL DISTRITO FEDERAL Y LA REFORMA POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

EL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

La reforma político-administrativa que experimentó el Distrito Federal a finales de la década de 1920 fue establecida en la *Ley Orgánica del Distrito y de los Territorios Federales* del 31 de diciembre de 1928. Ahora, un organismo puramente administrativo se encargaría del gobierno de la entidad y estaría sujeto al ejercicio vertical, en el que sus habitantes no podían elegir libremente a sus autoridades.¹ La ley ratificó también los límites espaciales establecidos en 1898, dividiendo el territorio en un Departamento Central y trece delegaciones foráneas, para lo cual se dispuso un ajuste de los antiguos municipios: el Departamento Central formado por las municipalidades de México, Tacuba, Tacubaya, Mixcoac, más trece delegaciones: Guadalupe Hidalgo, Azcapotzalco, Iztacalco, General Anaya, Coyoacán, San Ángel, La Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac; se establecía la ciudad de México como cabecera del Departamento Central, del Distrito Federal y de la capital de la

¹ Regina Hernández Franyuti, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención, 1824-1994*, México, Instituto Mora, 2008, p. 187.

República.² Hubo igualmente un cambio de fondo al perder los municipios su autonomía. Con ello, el Departamento del Distrito Federal (DDF) ejercería las funciones de gobierno y un Departamento Central sustituiría a los órganos administrativos de las antiguas municipalidades. El DDF estaría en poder del presidente de la República, y funcionaría a través de un jefe o regente y de delegados, auxiliados por consejos consultivos.

De acuerdo con Diane E. Davis, “la dirigencia revolucionaria creó una nueva estructura local de gobernación y administración en la capital, en cuyo seno las decisiones de política urbana eran tomadas por el regente designado por el presidente, en colaboración con representantes de una gran diversidad de grupos sociales y no sólo de la clase trabajadora organizada.”³ Uno de esos grupos era el Consejo Consultivo de la Ciudad de México, creado conforme la ley orgánica, mismo que auxiliaba al regente en la gobernación y terminaría con la influencia de la CROM, según Davis.⁴ En sus primeros años de existencia operó, principalmente, como un foro para el debate público sobre la provisión de servicios urbanos en los que, de acuerdo con la investigadora, se planteaban estas cuestiones:

Una de las razones por las que el debate sobre el transporte y su relación con el desarrollo del centro de la ciudad resultaba tan decisivo y políticamente importante era que implicaba decisiones fundamentales acerca del tipo de acceso que habría en las áreas centrales de la capital para la industria, el comercio, los servicios y las residencias. ¿Deberían las industrias y los comercios grandes, necesarios para la rápida recuperación económica de la capital y por ende de la nación, desplazar a los pequeños, provocando así una transformación fundamental del centro comercial colonial de la ciudad de México y sus alrededores? En caso afirmativo ¿serían desplazados luego los residentes del centro tradicional por las grandes obras públicas ligadas a la industria y al comercio, lo

que a su vez eliminaran sus actividades de empleo tradicionales? ¿Dónde encontrarían los desplazados otras viviendas y empleos, y quién pagaría por ello? De igual modo, ¿afectarían adversamente, las crecientes demandas de protección de los derechos de los trabajadores organizados en el lugar de trabajo, a las clases medias tradicionales o al resto de los pobres de la ciudad, quienes entonces era probable que se sumarían a las filas de vendedores ambulantes del centro de la ciudad y competirían con el ya gran número de pequeños establecimientos comerciales que empleaban a las clases medias tradicionales?⁵

Davis comenta que los arquitectos, los grandes comerciantes, los propietarios de inmuebles, los transportistas y los nuevos profesionales de la planificación, que se encontraban en el Consejo Consultivo, recibieron nuevas facultades en los términos de la *Ley sobre Planeación General de la República Mexicana*, expedida en 1930, la cual “formalizaba la lógica tecnocrática en el proceso de planificación urbana y se manifestaron abiertamente a favor de la protección y restauración de la belleza arquitectónica colonial de algunas áreas del centro de la ciudad, recomendando además que se despejaran las calles de vendedores y se dejaran libre para los vehículos de transporte público.”⁶ Si bien esa ley introducía la técnica urbanística en México, en ella no se consideraban aspectos tan específicos, como la planificación de la zona central de su capital.

EL PRIMER REGENTE

José Manuel Puig Casauranc fue nombrado primer jefe del DDF, cargo con el que adquirirían él y sus sucesores, de acuerdo con Hernández Franyuti, “no sólo el compromiso de elaborar los presupuestos de ingresos y egresos, contratar las obras y los servicios, sino también la capacidad de municipalizar los servicios y tomar decisiones correspondientes en todas aquellas obras del Departamento Central y del Distrito Federal.”⁷ Una de sus primeras acciones fue elabo-

² “Ley Orgánica del Distrito Federal y de los Territorios Federales”, en *Obras Públicas. Órgano del Departamento del Distrito Federal*, v. 1, núm. 4, abril de 1930, pp. 284-290.

³ Diane E. Davis, *El Leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*, México, FCE, 1999, p. 100.

⁴ *Ibidem*, p. 111.

⁵ *Ibidem*, p. 117.

⁶ *Ibidem*, p. 118.

⁷ Hernández Franyuti, *El Distrito Federal*, op. cit., p. 184.

rar un diagnóstico de los avances y las necesidades, mismo que dio a conocer en dos ediciones, el *Atlas general del Distrito Federal* y el informe “Por qué y en qué extensión faltan servicios de urbanización en el Distrito Federal”.⁸

En dos volúmenes, el *Atlas* reúne la más vasta y actualizada información hasta ese momento.⁹ Aunque tiene mucho en común con las guías de viajeros, al proporcionar todos los datos posibles referentes a la ciudad y sus alrededores, su intención era ofrecer una apología del estado que guardaban la ciudad y el Distrito Federal, avalada con documentos oficiales (censos, estadísticas, topografía, economía, entre otros), bibliografía y un señalado despliegue fotográfico y cartográfico. Otra característica que la igualaba con las guías turísticas y comerciales era dar cuenta de su belleza y comodidades, en estos términos: “sus bellos edificios, sus anchurosas plazas, sus calles bien trazadas y pavimentadas, sus vastos jardines, sus magníficos servicios públicos y clima benigno, además de la belleza natural que le es peculiar, encontraremos la razón por la que es tan apreciada por turistas mexicanos y extranjeros que ven en ella un gran centro de cultura, comercio y urbanismo.”¹⁰ En tamaño carta, el primer volumen desarrolló temas tales como la geografía del territorio, la historia, la organización administrativa y política, los edificios públicos y comerciales, los servicios, los presupuestos, las industrias, los comercios, las instituciones artísticas y científicas. Está profusamente ilustrado con fotografías de hitos urbanos (monumentos, edificios públicos, jardines) y fotografías aéreas.

⁸ Además del *Atlas general del Distrito Federal*, Puig Casauranc editó cerca de 40 cuadernillos, que llevaban como título genérico *Departamento del Distrito Federal. Su organización y funcionamiento en 1929*, en donde las obras públicas realizadas eran tratadas de manera monográfica. Ver: *Departamento del Distrito Federal. Su organización y funcionamiento en 1929*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1929. Una serie se encuentran en el AHDF.

⁹ Se tenía considerado un tercer tomo dedicado “a tratar con amplitud y justicia el proceso del problema agrario del Distrito”, el cual, por razones que desconocemos, no se publicó. *Atlas general del Distrito Federal. Geográfico, histórico, comercial, estadístico, agrario. Su descripción más completa y profusamente ilustrada con mapas, fotografías y gráficas. Se formó esta obra por orden del doctor José M. Puig Casauranc, jefe del Departamento del Distrito Federal, en la Oficina de Catastro en 1929*, 2v., México, Talleres Gráficos de la Nación, 1930, v. 1, p. 14.

¹⁰ *Ibidem*, p. 44.

De gran formato y apaisado, el segundo volumen contiene, también, numerosas ilustraciones: fotografías aéreas, glifos toponímicos, heráldica y planos antiguos redibujados por la Dirección de Catastro del DDF. Los planos contemporáneos fueron preparados, igualmente, por dicha dependencia y su objetivo era brindar un registro fidedigno del espacio urbano. En este volumen se incluyeron tres tipos de planos, en calidad de levantamientos, elaborados recientemente: el del Distrito Federal (escala 1:50,000), el de la ciudad de México (escala 1:10,000) y los de las delegaciones (escala 1:10,000).

El *Plano del Distrito Federal* señala la mancha urbana y con signos convencionales muestra ferrocarriles, tranvías, caminos, ríos, canales, acueductos, poblados y límites delegacionales. El *Plano de la Ciudad de México* representa el Departamento Central, en el que se distinguen, además del trazo de calles y calzadas, “los edificios públicos y lugares notables de la ciudad”.¹¹ De los trece planos delegacionales se representa su área urbana, en la que se señalan el edificio delegacional, los parques, los jardines, los mercados, los cementerios, las vías de tierra y agua, los barrios, los accidentes geográficos (ríos, canales), y el tipo de pavimento. Estos se publican en dos versiones, incorporando ambas los elementos aludidos pero en uno de ellos, en detalle, se muestran los servicios con los que contaba cada delegación, tales como lámparas eléctricas, red de atarjeas y agua potable.

Los textos del *Atlas* refuerzan lo mostrado en los planos, destacando la dotación de servicios; por ejemplo, respecto al alumbrado, se indica: “Actualmente se considera a México como una de las ciudades del mundo mejor iluminadas, y con razón. El lector puede consultar el plano del Departamento Central en el segundo tomo de esta obra y podrá ver con toda claridad la distribución exacta de las lámparas del

¹¹ “Los límites de la ciudad son al norte, el camino de la Marina y la calle de Santa Cruz Atenco, la delegación Azcapotzalco, los ríos Chico y Unido y la delegación de Guadalupe Hidalgo; al oriente, el cerro del Peñón y el puerto central aéreo; al sur, el río de la Piedad, la delegación Iztacalco, la calzada de Niño Perdido, la delegación de General Anaya, la barranca del Muerto y la delegación de San Ángel, y al poniente, el pueblo de Santa Fe, las Lomas de Chapultepec hasta la avenida de las Palmas, el rancho de Sotelo y los linderos con el estado de México.” Sonia Lombardo, *Atlas histórico de la ciudad de México*, México, Smurfit Papel de México/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1996-1997, p. 482.

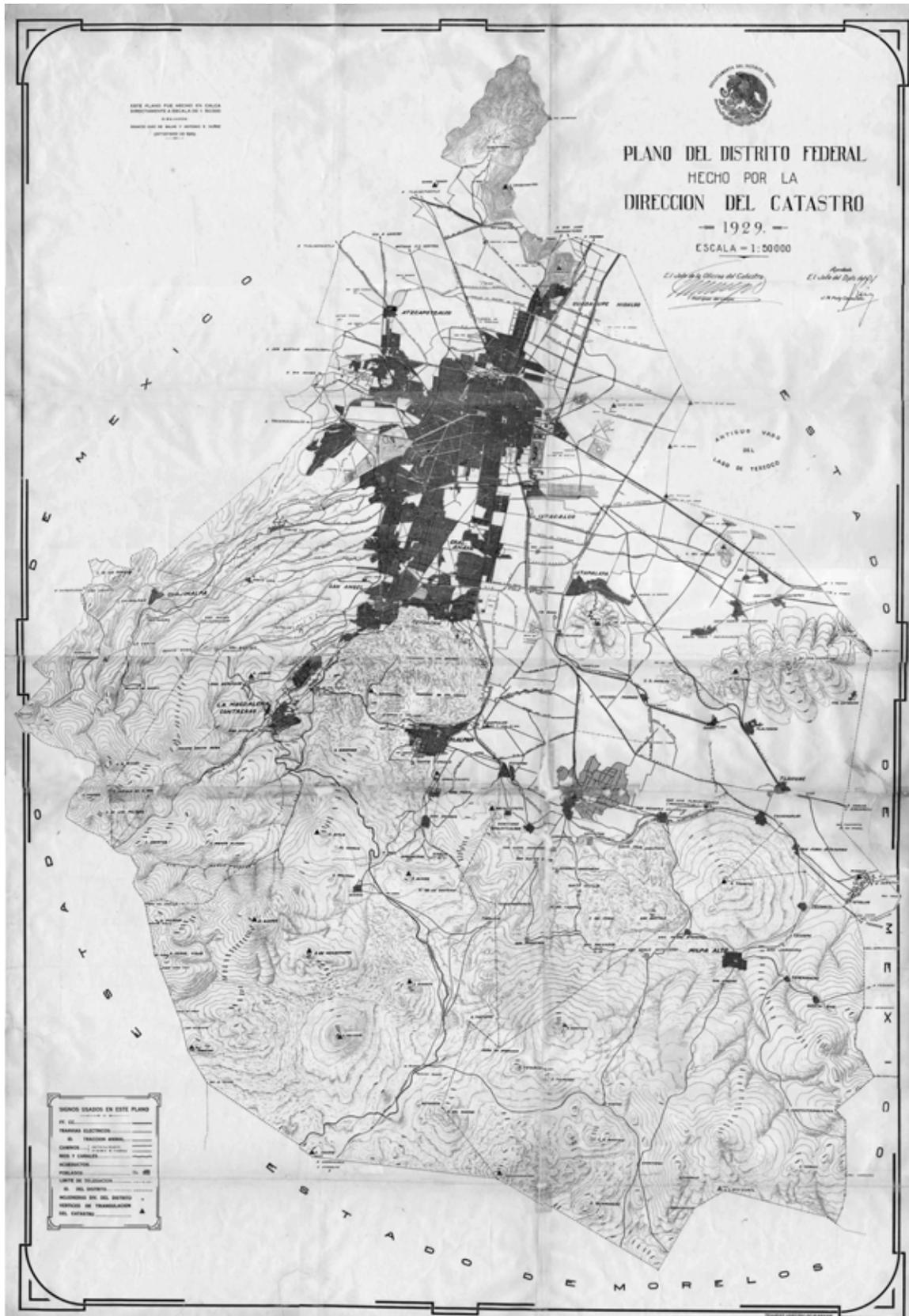


Figura iv.1. *Plano del Distrito Federal hecho por la Dirección General del Catastro, 1929. Escala 1:50,000. 134 x 93 cm. Dibujaron Ignacio Díaz de Salas y Antonio E. Núñez. En Atlas General del Distrito Federal.*



Figura iv.2. Plano de la ciudad de México levantado por la Dirección del Catastro con sus datos más recientes, 1929. Escala 1:10,000. 130 x 175 cm. En *Atlas General del Distrito Federal*.

alumbrado.”¹² Los planos y las fotografías incluidos reforzarán el discurso del regente Puig Casauranc sobre una ciudad moderna.

El *Atlas general del Distrito Federal* es la obra bibliográfica más ambiciosa del periodo, íntimamente relacionada con la nueva organización político-administrativa, y la explica como un momento culminante de la historia de la capital, comparable con las grandes metrópolis extranjeras, en este tenor: “En la actualidad, la ciudad de México puede considerarse, respecto a pavimentos, en mejores condiciones que muchas de las capitales de Europa y posiblemente ser una de las mejores pavimentadas de América Latina.”¹³

¹² *Atlas, op. cit.*, v. 1, p. 120.

¹³ *Idem.*

Por otro lado, en el escrito “Por qué y en qué extensión faltan servicios de urbanización en el Distrito Federal”, Puig Casauranc brinda otra versión del Distrito Federal, en la que advierte que todo está por hacerse y que la mayoría de las colonias no cuentan con servicios. Este informe, ampliamente difundido, lo presentó el regente al Consejo Consultivo de la Ciudad de México, señalando los errores en el crecimiento del área metropolitana:

...llamó la atención hacia el desordenado y rudimentario crecimiento que ha venido teniendo el área metropolitana en lo que va corrido de este siglo y hacia las condiciones desastrosas y aun amenazadoras en que se encuentra la mayoría de “colonias” o suburbios y barrios nuevos, que se le han agregado en el curso de esta generación: sin redes de agua, ni de drenaje,

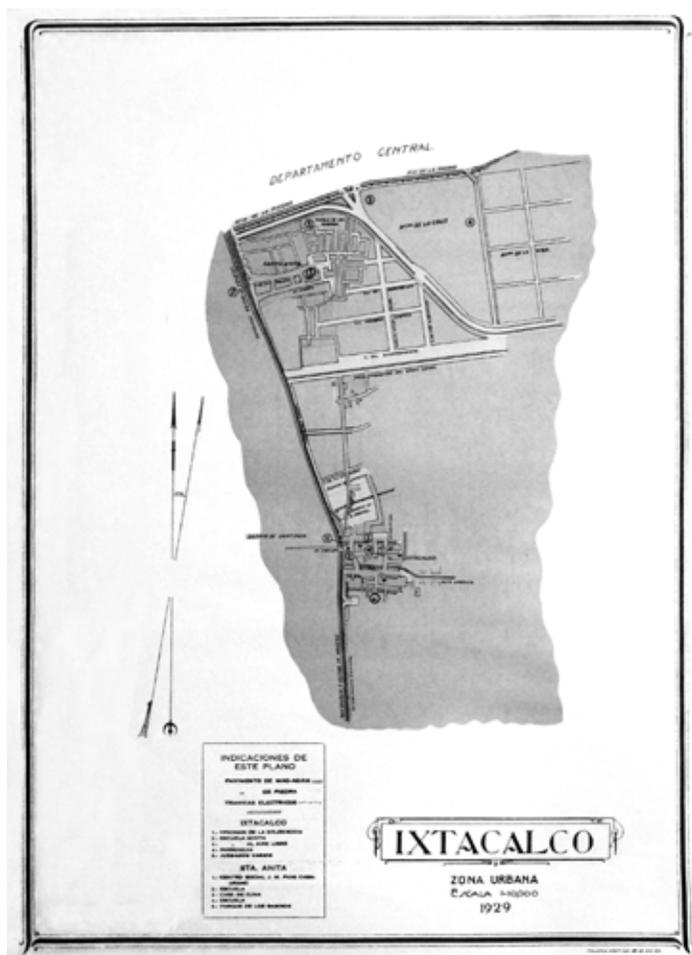


Figura iv.3. Iztacalco. Zona urbana, 1929. Escala 1:10,000. 45 x 33 cm. En *Atlas General del Distrito Federal*.

sin pavimentos, ni banquetas, sin alumbrado público ni policía, sin mercados, escuelas ni templos, y con servicios de transportes casi nulos...¹⁴

En dicho documento se reproduce un mapa del Distrito Federal con las colonias y barrios que se agregaron en los últimos años, mismos que no contaban con servicios o los tenían incompletos; entre ellos estaban, al poniente la Santa Julia, Legaria, Argentina, Verónica

¹⁴ "Por qué y en qué extensión faltan servicios de urbanización en el Distrito Federal. Informe presentado por el doctor José Manuel Puig Casauranc, Jefe del Departamento Central ante el Consejo Consultivo del Departamento Central", en *Obras públicas*, año 1, v. 1, núm. 4, abril de 1930, p. 223 y ss; y en *Nuestra Ciudad*, México, núm. 2, 1930, editada por la Dirección de Acción Cívica del DDF, pp. 72-74.

y Clavería; al sur, Garza, Condesa, San Pedro de los Pinos, Nápoles, Del Valle, Guadalupe, el Carmen, Portales, Moderna, Nativitas, Postal, Independencia, Roma sur, Buenos Aires y Obrera; y al norte, Nogal, San Simón, Peralvillo, Vallejo, Valle Gómez y Rastro. Además, se ofrecía un minucioso recuento del estado de cada una de ellas en esos momentos.

Si por un lado, en el *Atlas general del Distrito Federal*, Puig Casauranc reconoce una ciudad en vías de modernización, en el diagnóstico "Por qué y en qué extensión faltan servicios de urbanización en el Distrito Federal" asume que falta mucho por hacer, lo cual no hace sino constatar una peculiaridad de la ciudad: los contrastes.

ENTRE UTOPIA Y PRAGMATISMO

Ahora que el DDF se encargaba del gobierno y administración de la capital, las líneas de pensamiento de Carlos Contreras se actualizaban, pero persistían en su confianza en el urbanismo como una herramienta para transformar el Distrito Federal. Él se pregunta:

...¿QUÉ QUEREMOS HACER DE ESTA REGIÓN? ¿CÓMO QUEREMOS QUE CREZCA Y SE DESARROLLE? ¿CÓMO QUEREMOS VIVIR EN ELLA? ¿En forma agitada, desordenada y sin freno? ¿Sin dedicar ningún tiempo al recreo, al juego, al descanso, al mejoramiento físico y espiritual, al cultivo y al goce de la música y de las bellas artes, a disfrutar de la naturaleza y a tomar contacto con ella? ¿No debemos preocuparnos por tener mejores habitaciones, mejores hogares, más parques y jardines? ¿No debemos trabajar y luchar porque el obrero, el trabajador, el productor tenga una casa limpia, bien ventilada y llena de sol? ¿No debemos procurar desarrollar una conciencia cívica colectiva entre los habitantes de esta región para que tomen un interés activo en la vida funcional de la ciudad, procurando satisfacer sus necesidades y tomar especial empeño para lograr su mejoramiento, su engrandecimiento y su embellecimiento?

Y a estas preguntas nosotros contestamos:

Queremos hacer de esta región algo grande, útil, bueno y bello. Queremos que la gran ciudad

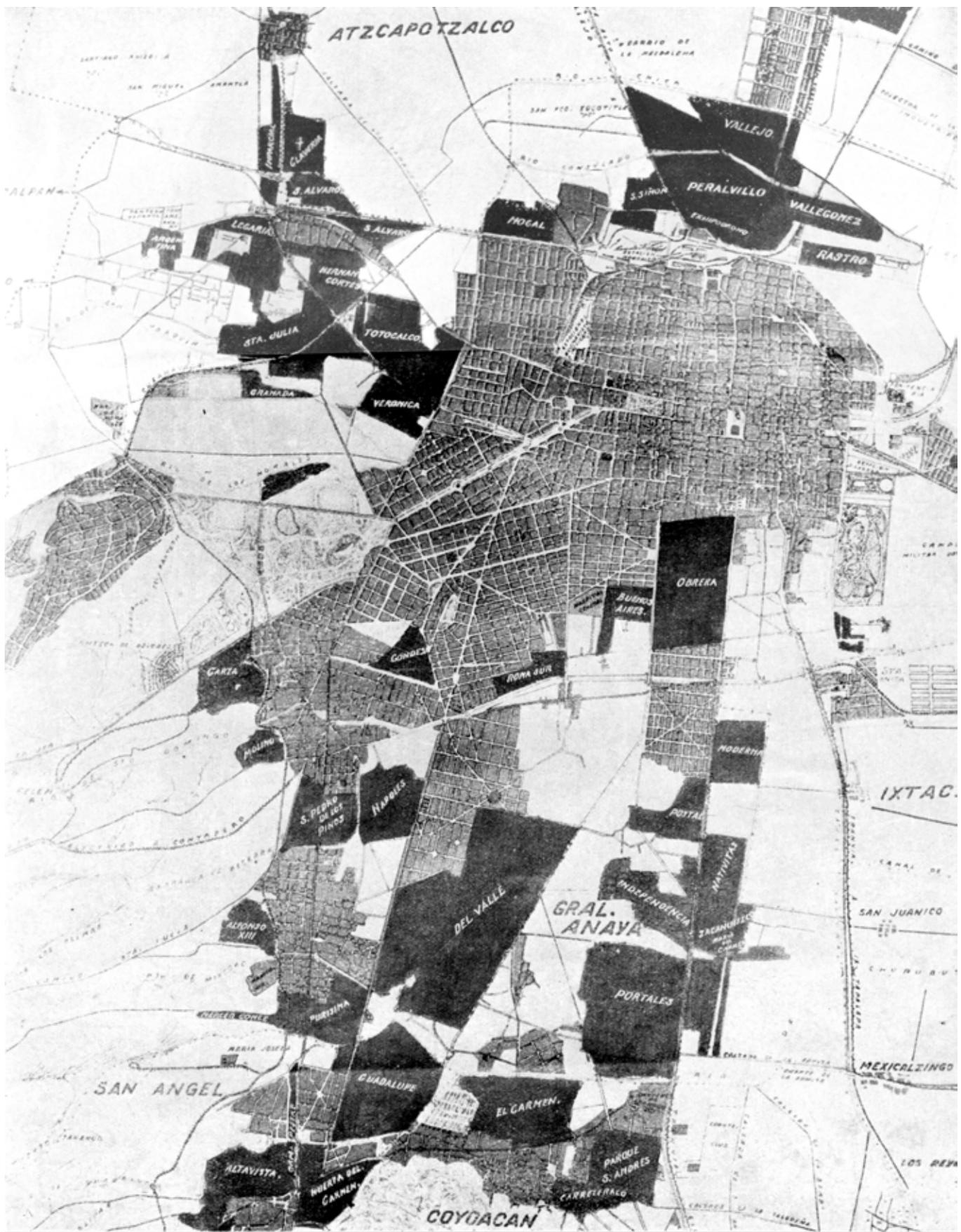


Figura iv.4. Por qué y en qué extensión faltan servicios de urbanización en el Distrito Federal, ca. 1930. En revista Nuestra Ciudad.

de México sea un modelo de limpieza y de orden. Queremos que crezca y se desarrolle armoniosamente de acuerdo con un programa progresivo y ordenado. Queremos vivir tranquilamente, queremos trabajar en paz, queremos servir a los demás, queremos tener un buen gobierno que represente nuestros deseos y nuestros intereses y que maneje nuestros negocios y nuestros dineros honradamente, dándonos siempre mejores servicios públicos, no queremos política en el gobierno de la ciudad, queremos una administración buena y honrada, queremos muchos parques y jardines y campos de juego para nosotros y para nuestros hijos, queremos campos deportivos y baños y estanques al aire libre por toda la ciudad, para estimular la limpieza y el amor al agua, queremos tener pequeños terrenos agrícolas para cultivarlos y así aprender a amar la tierra, queremos reducción en los impuestos y contribuciones y facilidades a la pequeña industria y el comercio, queremos mercados limpios y bien ventilados, queremos museos y bibliotecas, queremos oír música y teatro al aire libre, queremos casas propias rodeadas de jardines para TODOS.¹⁵

Esas aspiraciones indican que el urbanismo ejercerá su influencia total en la vida de la ciudad y de sus habitantes. Ahora que ya conoce más el medio en el que se mueve —el contexto político y social— el arquitecto es cauteloso respecto al papel de las autoridades responsables, ya que algunos de esos supuestos alcanzan un tono crítico, advirtiendo la necesidad de gobiernos representativos y honestos, y una población con una conciencia cívica, condiciones que a lo largo de su trayectoria no hallará. Desde esta perspectiva él tiene una visión utópica. En cambio, las transformaciones urbanísticas las desarrolla de manera clara, pragmática y racional, lo mismo puede decirse de las estrategias —legislaciones y organismos especializados—, que son tangibles y se concretarán, debido a que las condiciones políticas fueron favorables, incluso se adoptarán en un programa de gobierno. Por demás está decir que el canon urbanístico será la herramienta indispensable entre los especialistas y encargados de la ciudad. Éste es un rasgo definitivo del pensamiento de Carlos Contreras, una parte

utópica y otra pragmática. Ahora bien, el quehacer del urbanista es prospectivo, y en esa medida, sus manifestaciones no sólo son perceptibles en un trazo —plano de ciudad— sino también todo lo que hay detrás de él: aspiraciones, conceptos, acciones, carácter del individuo, además de las condiciones históricas, políticas y económicas, factores que estamos revisando aquí.

El mismo Contreras se refería a sus proyectos: “Dispénsenme si mi imaginación se ha dejado llevar hasta esos límites —ya habrá quienes me llamen a la realidad—, pero es preciso aligerar un pocos estos problemas con visiones de cosas grandes y bellas, que alienten y estimulen el espíritu y que, si no nosotros, cuando menos nuestros hijos o nietos puedan verlas realizadas.”¹⁶ Como hemos expresado, esta postura contrastará siempre con acciones concretas, que serán definidas por el pragmatismo. Así por lado habrá ideales generales, probablemente utópicos y por otro, propuestas puntuales y posibles, como las siguientes.

En el Congreso Internacional de Habitación y Planificación de Ciudades (IFHP) verificado en París en julio de 1928, Contreras dio a conocer un diagnóstico de los problemas inmediatos que se deberían tomar en consideración en la planificación general de la capital:

1. El sistema de drenaje de la ciudad es por ahora insuficiente, al grado de que durante la estación de lluvias presenta aspectos peligrosos y amenazadores. La extensión del sistema para proveer un drenaje adecuado en las nuevas secciones tendrá que emprenderse inmediatamente.
2. El sistema de abastecimiento de agua es suficiente, con ciertas restricciones, pero se necesitará un volumen mayor en un futuro muy cercano. El agua pluvial y la de las serranías cercanas puede aprovecharse en beneficio de la región con la formación de presas de almacenamiento en determinados lugares cercanos de la ciudad.
3. Lo ferrocarriles entran a la ciudad: por el norte, el de Laredo y El Paso; por el noreste, el ferrocarril de Puebla, Veracruz y Pachuca; por el este otro ferro-

¹⁵ Carlos Contreras, “El plano regulador del D.F.”, en *Planificación*, t. 1, núm. 13, sep-dic. de 1928, p. 4. Mayúsculas del autor.

¹⁶ Carlos Contreras, “La planificación de la ciudad de México”, ponencia leída en el Primer Congreso Nacional de Planeación, 1930, mecanuscrito, p. 21. *Avery Library*.

- carril de Puebla, y por el sureste, el de Cuernavaca, que entra a la ciudad radialmente.
4. El camino troncal principal que viene de la frontera de los Estados Unidos entrará a la ciudad por el norte de la misma. El camino de Pachuca y Tampico, por el noreste; el de Puebla, por el este, y el de Acapulco y la costa del Pacífico, por el sur.
 5. Proponemos un sistema ligado de parques nacionales y reservas forestales en la periferia: en Xochimilco y Tláhuac, sur y sureste; en el Desierto de los Leones, sureste; en los Remedios, noreste, y en Texcoco, al noreste.
 6. Para conservar el carácter original de la celdilla de la ciudad trazada por Cortés, cuando destruyó por completo la ciudad india y que consiste en un trazo de tablero de ajedrez con calles de norte a sur y de oriente a poniente, proponemos abrir una vía-parque circular de no menos de 50 metros de ancho, alrededor del corazón de la ciudad que conectaría todos los caminos radiales, serviría como desahogo al tráfico directo y ayudaría a resolver los problemas existentes de tráfico.
 7. Usando los antiguos canales existentes, que rodean a la ciudad, proponemos crear vías-parques secundarias, pero de mayor anchura, o quizá vías-parques-fluviales que ayudarían y embellecerían la ciudad.
 8. El bulevar o vía-parque interior, prácticamente cuidaría de la conservación de todos los monumentos históricos y arquitectónicos más viejos.¹⁷

Una constante en el urbanista es que en sus escritos y proyectos, a medida que pasa el tiempo, confirma, actualiza o desarrolla algunos aspectos. Esta vez, la ciudad de México tendría que ser planificada lo más pronto posible: “Estas medidas son ya urgentes y lo serán más mientras más tiempo transcurra, pues los problemas de congestión y mala distribución han creado un malestar social grande y una serie inabordable de accidentes y pérdidas de vidas, a los que sólo podrá ponerse coto mediante una planificación inteligente de nuestra bella capital.”¹⁸ Los proyectos

que, enseguida se glosan tendrían que ser estudiados y discutidos para poder incluirlos en un plano regulador regional.

Respecto a la zona central, Contreras propone conservar la traza antigua: “Hay que ser cuidadosos y diagnosticar con calma los casos de cirugía interna de la traza original de Cortés [...] Hay que tener muchas precauciones al cortar, al abrir en la carne de la ciudad de México [...] Fuera de los límites tenemos ya un poco más de libertad para proyectar cambios, extensiones, ampliaciones; hay mucha parte de la ciudad que está construida; hay diagonales, amplias calles y barrios de poco valor.”¹⁹ Su idea era mantener su origen de ciudad cuadrículada: “debemos seguir aceptando como básico su trazo de colonia romana con dos ejes dominantes que la dividen en cuatro sectores casi iguales —los cuatro “calpullis” a que hace mención Don Jesús Galindo y Villa en su historia de México.”²⁰ Aunque conserva esos ejes dominantes en sus planos, la trayectoria no es la misma, porque ahora el norte-sur dominante será el que corra por San Juan de Letrán.

En 1930 da a conocer los estudios básicos de los ferrocarriles, que circulaban por la ciudad. Su idea era resolver ese problema y relacionarlo con el sistema circulatorio y de transportes, al concentrar las entradas y salidas, y ello se lograría con una estación terminal con sus servicios. Contreras planteaba ubicar la terminal ferrocarrilera al norte de la ciudad, lo que proporcionaría la eliminación de los “tumores” existentes por la ocupación de los ferrocarriles en las estaciones Colonia, Buenavista, Hidalgo e Interoceánico, lo que proporcionaría enormes superficies de terreno urbanizables, que embellecerían regiones muy importantes de la ciudad, facilitando la circulación y la liga entre colonias densamente pobladas y de importancia en la ciudad de México. Sus estudios fomentan la idea de dar “a cada proyecto la mayor monumentalidad posible.”²¹ A propósito de la monumentalidad, vimos que desde el porfiriato —y en el urbanismo en general— éste incluía también las

¹⁷ Carlos Contreras, “El Congreso Internacional de Habitación y Planificación de Ciudades verificado en París en julio de 1928”, en *Planificación*, t. 1, núm. 11, julio de 1928, p.12.

¹⁸ Carlos Contreras, “Editorial”, en *Planificación*, t. 1, núm. 7, marzo de 1928, p. 6.

¹⁹ *Ibidem*, p. 4.

²⁰ *Ibidem*, pp. 5-6. En la revista *Planificación* se publicaron fragmentos del libro *La Ciudad de México* de Jesús Galindo y Villa, que acababa de editarse en 1925.

²¹ *Ibidem*, p. 15.

calzadas, avenidas y calles, y desde esta perspectiva, los proyectos de Contreras, los de sus contemporáneos y los de los gobernantes del Distrito Federal, los tuvieron como eje de la modernización y como corolario la monumentalidad.

Para el urbanista, el estudio de las vías de comunicación, estaciones y medios de transporte debía ser simultáneo a la zonificación. El arquitecto argumentaba que la ciudad de México, en esos momentos, no era completamente industrial, ya que tenía escasas industrias y las que había estaban muy mal situadas; por ello habría que considerar su futuro desarrollo al brindarles facilidades y llevarlas a un lugar adecuado, considerando su futuro desarrollo. Su propuesta estaba definida por los vientos dominantes; de esa forma, las industrias se ubicarían en Azcapotzalco y Tacuba, en donde eran del noreste, protegiendo así la ciudad.

La región norte, incluida entre las calzadas de Guadalupe, de los Misterios, boulevard del Río del Consulado y calzada Vallejo podrá convertirse en una zona residencial obrera de tipo semejante al adoptado en la nueva ciudad de *Radburn* en el estado de New Jersey, modelo de fraccionamiento moderno con aplicación de originales principios de trazo y de circulación en combinación con una zona de granjas agrícolas y de paseos a lo largo de los ríos de los Remedios y Tlalnepantla que podrán constituir un serio motivo de orgullo para los habitantes del Distrito Federal.²²

En el lugar donde proponía la ubicación de las industrias había varios usos del suelo; la zona norte estaba relativamente ocupada por algunas colonias —Rastro, Valle, Gómez, Peralvillo, Maza, Atlampa, San Simón y Vallejo—, mezcladas con grandes superficies agrícolas. En Vallejo, sucedía lo mismo, a excepción de una pequeña área comercial y otra residencial.²³ En el noreste, el Lago de Texcoco debía forestarse. En el oriente, la franja sur del lago, hasta Milpa Alta y

²² *Ibidem*, p. 20.

²³ Cuando Azcapotzalco era todavía un municipio, el regidor Gabriel Ferrer de la M. promulgó el 28 de enero de 1928, la primera una ley de planificación de un espacio del Distrito Federal. Ver. “El movimiento en pro de la planificación de ciudades en la República”, en *Planificación*, t. 1, núm. 8, abril de 1928, pp. 21-23.

Xochimilco, tendría que conservarse agrícola. En el poniente y surponiente propone el desarrollo de las zonas comerciales, con la posibilidad de que se extendieran hasta los lomeríos del Ajusco, sitio en donde podrían edificarse pistas de aterrizaje con servicio rápido de aviones hasta la ciudad de México.

En los documentos que Contreras presentó en el congreso de París de la IFHP (1928) y en el Congreso Nacional de Planeación (1930) trata los temas que serán una constante en su ideario: conservar la traza original pero aplicarle una cirugía interna y ofrecer perspectiva a los ejemplos coloniales destacados; consolidar los dos ejes dominantes norte-sur y oriente-poniente; formar vías-parque; construir bulevares de circunvalación periféricos; y erigir una estación central de los ferrocarriles y reducir sus entradas a la ciudad.

EL PRIMER CONGRESO NACIONAL DE PLANEACIÓN

URBANISMO Y POLÍTICA

Una de las conquistas de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana (ANPRM) fue la realización del Primer Congreso Nacional de Planeación de Ciudades y Regiones, celebrado a finales de enero de 1930. Ideado y coordinado por ese gremio finalmente fue adjudicado a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), presidiendo Contreras la comisión organizadora.

En 1928, en la revista *Planificación* se publicaron las bases en las que se argumentaba que los funcionarios públicos y la población, en general, apenas si tenían una vaga idea de lo que eran sus ciudades y pueblos, tampoco conocían la influencia que el aspecto físico ejercía sobre “la vida espiritual y moral de la comunidad que la habita.”²⁴ Por ello, se invitaba a conocer la forma cómo crecen las ciudades, por qué evolucionan de una manera tan rápida y en qué forma deben organizarse para conseguir su me-

²⁴ S. a., “Bases para el Primer Congreso Nacional de Planificación”, en *Planificación*, t. 1, núm. 12, agosto de 1928, p. 16.

joramiento. Con el fin de abordar esas cuestiones y conocer los problemas de las ciudades mexicanas, la ANPRM convocaba al primer Congreso Nacional de Planificación de Ciudades y de la Casa Habitación:

Se convoca al Supremo Gobierno de la República, a los gobiernos de los estados y territorios, a los ayuntamientos de las diversas entidades federativas, a la Asociación Médica Mexicana, al Centro Nacional de Ingenieros, a la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de México, a la Barra Mexicana de Abogados, a la Sociedad Forestal Mexicana, a las diversas sociedades científicas del país, a las cámaras de comercio, industriales y agrícolas, a los propietarios de fincas urbanas, a los higienistas, educadores, obreros, etc. y, en general a todos los que se interesen por el progreso de México, a inscribirse y prestar su cooperación y ayuda para realizar el ideal de obtener ciudades más amplias, más bellas e higiénicas y dignificar y mejorar la casa habitación del pueblo, piedra angular del edificio social.²⁵

Emitida en noviembre de 1929, la convocatoria se difundió con el nombre de “Primer Congreso Nacional de Planificación”, con el mismo contenido que las bases anunciadas el año anterior, a excepción del primer párrafo, en el que la SCOP se apropió del congreso:

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, haciendo suya la iniciativa de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana, de la que es autor el C. arquitecto Carlos Contreras, ha resuelto convocar al Primer Congreso Nacional de Planificación, basando su resolución en poderosas razones de progreso y de previsión para el futuro, principalmente en lo que atañe al desarrollo de ciudades y al mejoramiento de las condiciones de vida, problemas estos ligados estrechamente a la economía nacional.²⁶

Así, la SCOP aprovechó los trabajos de la ANPRM para convocar a un congreso nacional, que trataría de “problemas estrechamente ligados a la economía nacional”, de acuerdo con la convocatoria, a diferencia

del llamado original que pretendía “obtener los datos necesarios para la resolución de los diversos problemas que afectan a las ciudades mexicanas”. El nombre del congreso también sufrió cambios. Originalmente, en las bases publicadas en 1928, se anunció como Congreso Nacional de Planificación de Ciudades y de la Casa Habitación; en la convocatoria oficial de 1929, Congreso Nacional de Planificación; y, finalmente en el programa de 1930, Congreso Nacional de Planeación.²⁷

La ponencia de apertura, a cargo del anfitrión Javier Sánchez Mejorada, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, titulada *La planeación en un programa de gobierno*, puede explicar esos cambios. En ella se argumenta: “el objeto de este congreso es trabajar por organizar la *unidad nacional* [...] planear el México unido, homogéneo, amable, bello y risueño para todos los mexicanos...”²⁸ En su lectura, el funcionario ofrecía varias acepciones del término “planear”: una acción de pueblos “inteligentes y disciplinados”, dueños de sus destinos, es buscar un nuevo país, es ver hacia el futuro y actuar, y, finalmente, actuar según el apotegma de Gabino Barreda: “Saber para prever; prever para obrar”, que explicó así:

...la visión grandiosa de un México que explote sus riquezas sin desperdicios, que use de su hacienda sin despilfarros y de sus libertades sin desenfrenos [...] que evite sacrificios infructuosos no tratando de formar la implantación de industrias no viables a la larga; la visión de un México especializado en la clase de trabajo y de producción que mejor encaje dentro de sus posibilidades físicas y económicas y que en mayor concierto esté con las inclinaciones y el genio de sus hijos.²⁹

Para Sánchez Mejorada, quien se expresa en nombre del gobierno federal, la planeación significaba llevar a cabo “programas nacionales inteligentemente preparados por la flor de la técnica y de la competencia del país, versus improvisación de los advenedizos del

²⁵ *Idem.*

²⁶ *Primer Congreso Nacional de Planificación. Convocatoria*, 30 de noviembre de 1929. ACC.

²⁷ *Programa preliminar de las sesiones y festejos del Primer Congreso Nacional de Planeación convocado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en la ciudad de México*, 19 al 26 de enero de 1930, Anfiteatro de la Escuela Nacional Preparatoria. ACC.

²⁸ Javier Sánchez Mejorada, “La planeación en un programa de gobierno”, en *Planificación*, t. II, núm. 2, ene-mzo. de 1934, p. 8.

²⁹ *Ibidem*, p. 9. El subrayado es del original.

poder.”³⁰ El país requería ser administrado y la planeación sería la base misma de su programa, por lo que cada secretaría de Estado, cada departamento federal, cada gobierno local, debería tener su órgano de planeación. El nuevo nombre del congreso quedaba aclarado con las precisiones que el ministro manifestó en el discurso de apertura, en el que discurrió sobre la necesidad de trabajar por la unidad nacional y la reorganización del país.

El hecho que se debe destacar es que en el Primer Congreso Nacional de Planeación de Ciudades y Regiones convocado por la ANPRM, donde se iban a tratar temas especializados —tales como el concepto de la ciudad moderna, la planificación como factor económico social, la elaboración de reglamentos de construcción de edificios, la casa habitación y la organización de servicios municipales y obras públicas—, el ministro Sánchez Mejorada anunciara la necesidad de un programa político y económico para el país. Esa reunión constituyó el espacio en el que el gobierno federal dio a conocer su postura respecto a una planeación nacional y se ligó, así, el urbanismo con la política, al plantearse en el congreso la promulgación de la *Ley sobre Planeación General de la República*, instrumento cuyo objetivo sería la reorganización de México, cuando vivía un periodo posrevolucionario, en el que se estaban acomodando las fuerzas sociales, económicas y políticas. Debemos recordar que poco antes se había producido un conflicto con la iglesia católica; el presidente electo, Álvaro Obregón había sido asesinado en 1928; mismo año en que se creó el Partido Nacional Revolucionario (después PRI), primer instrumento político de cohesión vinculado al Estado; el país sufría las consecuencias del “gran crack” en la economía nacional; en lo político, el impacto de Plutarco Elías Calles, en el llamado maximato (1928-1934).³¹ En esta etapa circulaban algunas ideas relacionadas con la reconstrucción nacional. En enero de 1930 en un periódico capitalino se comentaba:

...es unánime el espíritu reconstructivo ahora preponderante. El presidente electo [Pascual Ortiz Rubio] en su reciente declaración en Chicago, en Kansas City, en Washington y en su campaña electoral; el general Calles a su regreso de Europa; el gobierno de Nuevo León en su brindis reciente; todos hablan de “afianzar el progreso del país” de “honrar al país” por medio del trabajo, (de que) la reconstrucción en los órdenes moral, espiritual y material [...] nos sirva de credencial para mostrar al extranjero las bondades de nuestra revolución.³²

En definitiva, durante el periodo gubernamental de Emilio Portes Gil (1928-1930), Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) y Abelardo Rodríguez (1932-1934), había el deseo de impulsar un programa de desarrollo ordenado del país y el congreso nacional constituyó una plataforma para plantear la tarea.

LA REUNIÓN

El Primer Congreso Nacional de Planeación se celebró del 19 al 26 de enero de 1930, tal y como la ANPRM lo había planeado, y creemos que causó un impacto notable en el medio nacional y profesional, patente en la cantidad de ponencias y la variedad de temas presentados, mismos que respondían a las bases de 1928, y a la convocatoria de 1929. El programa se dividió en la sesión de apertura y de clausura, más nueve mesas, presididas por un funcionario o presidente de alguna asociación científica, pública o privada, como la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, la Asociación de Ingenieros y Arquitectos, la Universidad Nacional, el Departamento del Distrito Federal y el Club de Rotarios. Sobre los organizadores, en la prensa se comentaba: “El grupo de personas que forman la comisión organizadora son los elementos más representativos de las fuerzas vivas de la nación, ya que todos los organismos sociales, cien-

³⁰ *Ibidem*, p. 10.

³¹ Sus efectos fueron severos en la producción minera, en la industria petrolera, textil, azucarera y en los sectores laboral y bancario. Ver: Ricardo Pozas, “El maximato: el partido del hombre fuerte, 1929-1934” *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, Álvaro Matute (editor), México, UNAM-IIIH, v. 9, 1983, p. 251-279.

³² S. a., “La función organizadora del Estado. “El Consejo Nacional de Economía”, en Primera Sección de *Excelsior*, 10 de enero 1930, p. 5.



Figura iv.5. Recuerdo del Primer Congreso Nacional de Planeación, ca. 1930. Dibujó: J. Bringas de la Torre. Tomado de una fotografía. ACC.

tíficos, industriales y comerciales estarán dignamente representados en ese congreso.”³³

Las ponencias leídas trataron temas urbanísticos. La memoria del congreso nunca se publicó; en cambio, los resúmenes de 59 de ellas se dieron a conocer en los últimos números de *Planificación*.³⁴ Respecto a la procedencia de los ponentes, algunos pertenecían a la ANPRM, otros eran maestros de la Escuela de Arquitectura, algunos más, especialistas en ingeniería, arquitectura, derecho o geografía; asimismo participaron personajes del mundo empresarial y gubernamental. Aunque en la convocatoria se invitaba a la población en general, en la prensa se menciona la participación de más de 100 delegados, por lo que suponemos que se trató de una reunión exclusiva de especialistas y funcionarios dirigida a sus pares.³⁵

³³ S. a., “Mañana lunes se inaugurará otro Congreso”, en Primera Sección de *Excelsior*, 19 enero de 1930, p. 6.

³⁴ En la Biblioteca *Avery* de la *Columbia University* se encuentra un ejemplar mecanuscrito de las ponencias presentadas.

³⁵ S. a., “El Congreso de Planeación se reunirá hoy”, en Primera Sección de *Excelsior*, 30 enero de 1930, p. 5.

Del 12 al 26 de enero, *Excelsior* cubrió el evento, informó sobre las actividades y transcribió algunas ponencias. En la “Sección de Arquitectura” del 9 de febrero, uno de los editores, Bernardo de la Barra, se desvivía en elogios, por medio de un discurso ampuloso, rebuscado y abstracto. La información que nos puede interesar se refiere a un comentario que, una vez clausurado el congreso, hizo Carlos Contreras; con esa confianza muy suya, “con comunicativo entusiasmo”, advirtió: “Nada ni nadie nos podrá detener”.³⁶

Cuatro años después, a finales de 1934, la ANPRM convocó a un segundo congreso. Enrique E. Schulz, entonces director de la revista, firmó el artículo titulado “Bases para el Segundo Congreso Nacional de Planeación”.³⁷ El ingeniero consideraba que era el momento oportuno para celebrar una segunda reunión, porque coincidiría con el arranque del Plan Sexenal, como programa de gobierno, el cual significó “la adopción de un sistema de planeación gubernativa, en su más amplia connotación, tal cual lo planteaba el estudio inicial de nuestro primer congreso”,³⁸ de acuerdo con Schulz.

LAS PONENCIAS

Para los profesionales interesados en el urbanismo, el congreso significó un punto de encuentro de las inquietudes relacionadas con la planificación de las ciudades mexicanas. Allí se reunieron ponentes de diversas procedencias, que desarrollaron múltiples temas y enfoques; por ejemplo, una preocupación era la conservación de la arquitectura y ciudades virreinales y sobre este tópico se leyeron “La protección de los monumentos artísticos” de Gustavo R. Velasco y “La planificación en los tipos característicos de nuestras ciudades. Ciudades coloniales” del arquitecto Manuel M. Ituarte; el tema de los centros cívicos y espacios públicos los trató el arquitecto Silvano B. Palafox; sobre espacios verdes, se leyeron “Arboledas urbanas” de Ángel Roldán y de Miguel Ángel de Quevedo,

³⁶ Bernardo de la Barra, “Congreso Nacional de Planeación. Impresiones de conjunto”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 26 de enero 1930, p. 3.

³⁷ “Bases para el Segundo Congreso Nacional de Planeación”, en *Planificación*, t. II, núm. 4, jul-sep. de 1934, pp. 15-16.

³⁸ *Idem*. Dicha propuesta no se concretó.

“Los espacios libres de las ciudades y su adaptación a parques y jardines y sitios de juegos para la salubridad y bienestar de las ciudades” y “La necesidad de las ligas de defensa urbana para la garantía de aplicación de los proyectos de planificación”; sobre parques o ciudades agrícolas, “Memoria descriptiva del proyecto del parque agrícola de la ciudad de México” del ingeniero Ángel Peimbert y los arquitectos Augusto Petricioli y Luis MacGregor y “La ciudad agrícola en los sistemas nacionales de riego” del ingeniero civil Ignacio López Bancalari; sobre ambiente y salud, “La climatología y la salubridad pública en el Valle de México” de Ismael M. Molina; sobre corrientes urbanísticas, “La ciudad jardín” del arquitecto José Luis Cuevas; sobre ensanches y crecimiento, “La planeación en los ensanches de las ciudades” del ingeniero Domingo Quijano y “El crecimiento de la ciudad y su desarrollo a través de los años” del arquitecto Federico E. Mariscal; sobre el embellecimiento de la capital, “Proposiciones presentadas al Congreso Nacional de Planeación para mejorar el aspecto de la ciudad de México” del ingeniero Leopoldo Vázquez; sobre la vivienda “El problema de la habitación en la ciudad de México” del arquitecto Carlos Tarditi; sobre circulación, tráfico y transporte, “Topografía de México en relación con el tránsito. Apuntes generales sobre la necesidad de modificar aquella para resolver los problemas de la circulación” del ingeniero civil Alejandro Méndez Armendáriz, “Práctico, fácil y realizable proyecto de tráfico para la ciudad” de Rodolfo Ramírez y “Anteproyecto de tranvías subterráneos en la ciudad de México” del ingeniero Manuel Rebollo. Carlos Contreras leyó tres ponencias “¿Qué cosa es la planificación de ciudades y regiones. Su objeto y su utilidad. ¿Qué cosa es un plano regulador? ¿Qué cosa es la zonificación?”, “Preguntas y temas formados por el Comité encargado de hacer el Plano Regional de la ciudad de Nueva York y sus alrededores” y “La planificación de la ciudad de México”. En la primera ofrecía las definiciones de lo que debía ser la planificación y la zonificación, y los objetivos que ambas perseguían; en la segunda, se refería a la planificación de Nueva York, como ejemplo a seguir; en la última, continuó dando forma a su proyecto de planificación para el Distrito Federal y desarrolló algunos conceptos generales de lo que sería su plano regulador.

UN PROGRAMA DE ESTADO

LA LEY DE PLANEACIÓN Y LA REORGANIZACIÓN DEL PAÍS

Además de haber causado un impacto positivo en el medio nacional y profesional mexicano, el Primer Congreso Nacional de Planeación demostró que los ideales planteados en el urbanismo fueron asimilados por los políticos del maximato, con la finalidad de echar a andar un proyecto para reorganizar el país y trabajar por la unidad nacional.³⁹ En esa reunión se programó la expedición de la *Ley sobre Planeación General de la República*, en la que se señalaba el papel del Estado mexicano, como “agente de previsión y control de todos los procesos vitales del país —en particular el económico— y no limitarse a ser simple custodio del orden y la integridad territorial”, a decir de Lorenzo Meyer.⁴⁰ Con leves modificaciones, el proyecto de Contreras para la planificación de la República de 1925 fue la base en la redacción de la *Ley sobre Planeación General de la República*, en cuyos considerandos fluye su génesis urbanística, nociones que marcamos en itálicas:

CONSIDERANDO

que entre las manifestaciones del progreso moderno como signo evidente del adelanto cultural, está el *de la satisfacción de una vida más cómoda, más higiénica y más agradable, buscando dentro del bienestar individual el interés colectivo*, tendiendo a que toda medida administrativa trascendental obedezca a un programa definido, basado en el estudio previo del desarrollo ordenado y armónico del país en que se vive;

³⁹ En el discurso de apertura, el secretario de la SCOP, Javier Sánchez Mejorada, argumentaba: “el objeto de este congreso es trabajar para organizar la *unidad nacional* [...] planear el México unido, homogéneo, amable, bello y risueño para todos los mexicanos...”, en *Planificación*, t. II, núm. 2, ene-mzo. 1934, p. 8. El subrayado es del original.

⁴⁰ Lorenzo Meyer, *El conflicto social y los gobiernos del maximato*, México, El Colegio de México, 1981, p. 96.

que hace más de medio siglo se inició este movimiento en varias naciones, significándose por *la mejor disposición de las grandes ciudades, provocando su emblecimiento, su circulación más perfecta y la distribución racional de sus actividades dentro del área de su posible ensanche*, en un periodo inmediato;

que cuando se han multiplicado sus medios de relación entre los seres humanos, cuando por la industria moderna se han originado nuevas necesidades, cuando el aprovechamiento de la tierra ha sido más justo y cuando el problema primitivo de un mejoramiento urbano se ha convertido en otro más *amplio de carácter regional*, y de ahí, hasta intentar, lo que en muchos países tienen emprendiendo, *la realización de una positiva planificación nacional*;

que México ha llegado a un momento histórico en que no debe continuar apartado de este movimiento histórico general, porque llegaría dentro de poco tiempo a tales condiciones de atraso;

que dentro de la época de realidades reconstructivas en que debemos vivir, conviene aprovechar las ventajas de nuestra situación geográfica y sin dejar de conservar nuestras tradiciones históricas, urge proceder a *formular una serie de estudios para encauzar las actividades de la nación y coordinar los esfuerzos de sus habitantes* hacia una era de prosperidades que asegure la paz orgánica que todos anhelamos conquistar;

que para corregir el descuido y la falta de organización que ha prevalecido entre nosotros conviene formar *programas que regulen nuestra vida funcional social y económica*;

que para lograr los mejores resultados en una nación [...] *deben emprenderse los estudios y las investigaciones necesarias que serán consignadas en documentos gráficos y que normen los trabajos que deban ejecutarse en el futuro...*⁴¹

De acuerdo con la ley, se crearon la Comisión de Programa, como el órgano ejecutivo, y la Comisión de Planificación, como el consultivo; ésta, se estipula, debería estar compuesta “de elementos idóneos, desinteresados de representación social y capacidad técnica, que aportarán, sin duda, un conjunto valiosísimo de conocimientos, de experiencia y de ayuda

a la Comisión de Programa, órgano oficial del gobierno en esta materia.”⁴² Se consideró que la SCOP era el ministerio indicado para que la Comisión de Programa estuviera entre sus dependencias. Su constitución se basó en el modelo de la *Standard City Planning Enabling Act*, editada por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos, la cual funcionó en aquel país como modelo para crear comisiones de planificación.

La tarea principal de la Comisión de Programa, de acuerdo con la ley, era la formación del *Plano Nacional México*, mismo que Contreras propuso en 1925. El método urbanístico indicaba que primero habría que hacerse el acopio de materiales y levantamientos del espacio por planificar; por ello entre sus facultades y obligaciones estarían las de promover y dirigir los levantamientos topográficos y fotográficos necesarios; formular un programa para la elaboración de cartas geográficas, meteorológicas, climatéricas y geológicas de la República; formar planos catastrales del país; estudiar y determinar los caracteres generales de la casa habitación mexicana, especialmente la de la clase trabajadora, industrial y campesina; y por último, fomentar la creación de comisiones locales de planeación.

Una vez hecho el acopio de la información, ésta se expresaría en un plano de conjunto que, de manera gráfica, permitiera apreciar la “potencialidad de cada comarca mexicana, para desarrollar sus energías latentes o apenas iniciadas en su desenvolvimiento económico.”⁴³ En su formulación se atendería la zonificación del país, para el mejor aprovechamiento de las regiones, teniendo en cuenta los relieves, las cuencas fluviales, la producción vegetal y animal y los recursos del subsuelo, entre otros. La división de las regiones se haría de acuerdo con los recursos naturales, animales, vegetales y minerales; ellas serían las regiones agrícolas, ganaderas, de caza y pesca, mineras, petroleras, carboníferas, caídas de agua, irrigación, industriales, manufactureras, comerciales, residenciales, militares, educacionales, curativas, sanatorios, arqueológicas, de conservación de monumentos artísticos, históricos y arquitectónicos, de placer, de recreo, de bellezas naturales, parques nacionales, reservas

⁴¹ *Ley sobre Planeación General de la República*, en *Diario Oficial*, 19 de julio de 1930, Sección Primera, t. LXI, núm. 11, pp. 4-8.

⁴² *Idem.*

⁴³ *Idem.*

forestales.⁴⁴ En la ley se establecía que el modelo para la planificación y zonificación de la República sería el Distrito Federal, “la capital de la República, por su importancia, merece el más cuidadoso estudio de sus problemas para adoptar el mejor programa de nación posible; que iniciada esta labor en dichas entidades servirá de poderoso estímulo y ejemplo a las demás del país y que contándose con mayor acopio de datos, en lo que al Distrito Federal se refiere, se llevarán a cabo los estudios respectivos sin grandes dificultades ni mayor demora.”⁴⁵ De esa manera, se seguía la idea del urbanista de convertir la capital del país en el laboratorio de ensayo para la planificación de las demás ciudades mexicanas y de la República.

La *Ley sobre Planeación General de la República* expresó las primeras medidas de los gobiernos pos-revolucionarios para organizar el país en varios órdenes, y los planteamientos coincidían con algunas ideas que en los medios circulaban, relacionadas con la reconstrucción nacional. Para Lorenzo Meyer, la legislación constituyó el primer momento para una planeación económica nacional, y argumentaba que, en ella, no había metas concretas sino sólo una serie de postulados, que con un carácter fuertemente nacionalista exigían el rescate de la explotación de los recursos naturales y de la energía eléctrica en manos de las empresas extranjeras.⁴⁶ No concordamos con la lectura del investigador, si bien es cierto que en la ley no hay metas concretas, ello se debe a su génesis urbanística que requería, primero, la más vasta investigación sobre el país, sus recursos, sus problemas y sus necesidades para, entonces, preparar programa de desarrollo nacional. En mi lectura tampoco hallo los “postulados, que con un carácter fuertemente nacionalista exigían el rescate de la explotación de los recursos naturales y de la energía eléctrica en manos de las empresas extranjeras”, como lo consigna Meyer. Su valor radica en que, ante el interés de echar a andar un proyecto nacional, como un logro de la Revolución, el Estado mexicano se basó en los ideales y herramientas del urbanismo. Sucintamente podemos decir que la *Ley sobre Planeación General de la República* fue el primer intento para la posible

reorganización y control del territorio nacional y sus recursos que, de acuerdo con Contreras, “colocó a México a la vanguardia entre los países civilizados del mundo, ya que fue el primer país que promulgaba una ley de carácter nacional en esa materia”.⁴⁷

UN ORGANISMO ESPECIALIZADO

Meses antes de la promulgación de la *Ley sobre Planeación General de la República*, Contreras había ya definido las características y las condiciones de trabajo de los organismos especializados. La Comisión de Planificación tendría que ser una dependencia: “autónoma que cuente con recursos suficientes para pagar generosamente a los elementos técnicos directores —arquitectos, ingenieros, abogados, administradores, economistas, dibujantes, etc.— de manera que puedan dedicar todo su tiempo a estos problemas y darles su iniciativa, su experiencia, su preparación y su máximo interés, y de manera también que puedan realizar esta tarea con verdadero amor.”⁴⁸

La Comisión de Programa debería tener una organización administrativa definida, oficinas propias, grandes talleres de dibujo, un salón de conferencias y un salón para una exposición permanente de sus trabajos, al que tuviera acceso el público en general. En un documento localizado en el Archivo General de la Nación se agregan algunas precisiones sobre sus funciones:

...coordinar y fomentar los programas de los diversos departamentos de la Secretaría para obtener un plan de conjunto y de previsión para el desarrollo de los trabajos en el periodo presidencial del ciudadano ingeniero Pascual Ortiz Rubio, y también para que se prepare un programa de trabajo nacional para un periodo mínimo de treinta años. [...] procurará, además, la coordinación entre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y las de la Hacienda, Guerra, Industria y Agricultura en lo tocante a sus programas de cinco años, y formará en un futuro próximo esta Comisión, un verdadero Estado Mayor

⁴⁴ *Idem.*

⁴⁵ *Idem.*

⁴⁶ Meyer, *El conflicto social*, op. cit., p. 98.

⁴⁷ Carlos Contreras, mecanuscrito, sin título ni fecha. ACC.

⁴⁸ Carlos Contreras, *Planificación Nacional*, mecanuscrito, fechado el 15 de enero de 1930. ACC.

de técnicos planificadores, ingenieros municipales, etcétera, que sean los directores de las obras públicas, en lo que hace al trazado de las poblaciones y a las obras sanitarias de las ciudades.⁴⁹

No sabemos si funcionó la Comisión de Planificación, y las ideas de Contreras sobre lo que debería ser la Comisión de Programa no se cumplieron íntegramente. Hay noticias de que ésta no fue autónoma y sus oficinas estaban, probablemente, en el mismo edificio que ocupaba la SCOP, en las calles de Tacuba; tampoco se formuló el *Plano Nacional México*, aunque como veremos se iniciaron algunos estudios; entre 1929 y 1932,⁵⁰ se hizo un acopio importante de material de distintos lugares de la República, formado por levantamientos, estudios, cartografía, fotografía y tomas aéreas; se prepararon varios proyectos parciales; se redactaron leyes locales; y se realizaron los primeros estudios de planificación de los puertos de Veracruz y Acapulco y del Distrito Federal.

Los integrantes de la Comisión de Programa, bajo el mando de Contreras, fueron el ingeniero Enrique E. Schulz, el ingeniero Olivier Ortiz, el arquitecto José López Moctezuma, el ingeniero Alfonso Fernández Varela, el arquitecto Conrado Elkisch, el ingeniero Ángel Calvo, el arquitecto Juan Legarreta; los dibujantes Justino Fernández, Carlos B. González, José Garduño, Agustín Alanís, José Carreón Solís, Ramón García y seis empleados más.⁵¹ De Garduño, el urbanista dijo que era “uno de los mejores dibujantes de México” y de Agustín Alanís, un “dibujante de primera”. Sobre Legarreta tenemos noticias a través de Justino Fernández, quien publicó un homenaje a la muerte del joven arquitecto, donde se informaba que

en la Comisión de Programa él preparó “los estudios de la ciudad de México, en las zonas norte, noroeste y sur desde el Río de la Piedad hasta Río Churubusco [...] los estudios de planificación para el desarrollo del Puerto de Acapulco y estuvo encargado directamente de la ejecución de la obra de prolongación de la calle Escudero hacia el mar.”⁵²

Durante los años que funcionó la comisión, Legarreta preparó los proyectos para las casas obreras, construidas en Balbuena por el DDF —aunque no sabemos si los formuló en la Comisión de Programa—, que constituyó uno de los primeros programas de vivienda que concretó el Estado, caracterizado así por Fernández: “Por primera vez se realiza en México un proyecto de esta índole en que las construcciones se encuentren localizadas en íntima relación con el trazo, atendiendo a los factores de una adecuada orientación, carácter y tipo de vivienda, aeración e insolación. Este núcleo —aunque pequeño— marca una tendencia hacia la manera de resolver los fraccionamientos atendiendo cada vez más a una base científica.”⁵³ Para Justino Fernández, las dos facetas de Legarreta como arquitecto y urbanista estaban íntimamente ligadas y creemos que esa cualidad se relacionaba con su experiencia en la Comisión de Programa.

El colaborador más cercano a Contreras fue Justino Fernández, quien se convirtió en su adjunto, especializándose en el dibujo de los planos para el Distrito Federal, alianza que durará más de quince años.

Aunque no fue miembro de la Comisión de Programa, en el *Plano Regulador del Distrito Federal. Estudio Preliminar 1932*, el arquitecto José Luis Cuevas fue reconocido como colaborador.

La Comisión de Programa estuvo en activo tres años, a pesar de los esfuerzos de Contreras por mantener su continuidad. El ingeniero Sánchez Mejorada, secretario de la SCOP, la creó extraoficialmente a principios de 1929. Con la llegada de Ortiz Rubio a la presidencia de la República, en julio de 1930 se promulgó la *Ley sobre Planeación General de la República*, que ordenaba su fundación; dos años más tarde fue cerrada por el mismo Ortiz Rubio. Un documento informa que el 12 de febrero de 1932 el personal de

⁴⁹ Escrito sin fecha. AGN, Grupo Documental SCOP, 537-10. “Para llegar a ser una realidad planificación de ciudades es necesaria la colaboración de todos los elementos útiles e ilustrados de la sociedad: abogados, arquitectos, ingenieros, médicos, financieros, periodistas, gobierno y aun simples ciudadanos”.

⁵⁰ En el documento *Las vías de comunicación y los medios de transporte en relación con la planificación nacional de México* se indica que, en enero de 1929, el ministro Sánchez Mejorada concedió el primer reconocimiento oficial a la idea de una planificación nacional creando, en la SCOP, la Comisión de Programa, la cual Contreras reconoce como su primera etapa; la segunda será a partir de su creación con la ley de 1930. *Las vías de comunicación y los medios de transporte en relación con la planificación nacional de México*, septiembre de 1931, mecanuscrito. Archivo Enrique Cervantes (AEC).

⁵¹ Sobre el equipo integrante de la Comisión de Programa se encontraron varias versiones, como la mencionada.

⁵² Justino Fernández, “Juan Legarreta” en *Planificación*, t. II, núm. 3, abr-jun. de 1934, p. 5.

⁵³ *Idem*.

la Comisión de Programa “fue suspendido temporalmente por razones de economía, para invertir el saldo de la partida correspondiente en la construcción de caminos.”⁵⁴ Ante la suspensión, Contreras pidió autorización a Ortiz Rubio para que aceptara el apoyo financiero de algunas fundaciones estadounidenses “para fomentar los estudios de investigación relacionados con la planificación Nacional de México.”⁵⁵ La asignación anual sería de \$50,000 dólares, condicionados a que se asegurara la continuidad del proyecto. Contreras solicitó la aprobación del presidente y que éste se comprometiera con el movimiento de la planificación.

Debemos señalar que los líderes de las fundaciones que apoyaban el proyecto mexicano eran urbanistas reconocidos, como el ingeniero Warren H. Manning de la Universidad de Cambridge; el arquitecto Charles H. Diggs, director de la Comisión Regional de Planificación de Los Ángeles; el ingeniero Donald M. Baker urbanista de los Ángeles; y Stuart Chase, economista y autor de los libros *Mexico: A Study of two Americas* y *Men and Machines*.⁵⁶ El interés de esas fundaciones no es gratuito, siendo que esas obras eran consideradas como una buena inversión, en la que participaba la iniciativa privada; un ejemplo reciente era la planificación de Nueva York, patrocinada por un comité formado por urbanistas y empresarios.

Movido por esa característica muy suya de la tenacidad, Contreras envió a Ortiz Rubio copia de los escritos de los extranjeros, como una “prueba de la importancia que ellos dan a la idea por la que vengo luchando desde hace tantos años a favor de México.” El arquitecto no exagera. En la lectura de las misivas es palpable la buena opinión que se tiene de su proyecto y de su trabajo. Manning se refería a la propuesta para la planificación de la República mexicana, como “el plan integral más conciso que haya llegado a mi escritorio”⁵⁷ Por su parte, Baker preparó un concienzudo análisis del proyecto mexi-

cano, y Stuart publicó un artículo en *The New York Herald Tribune*, el 26 de julio de 1931, titulado “*Can Mexico Take the Machine?*”; esos documentos fueron anexados a las cartas.

Una vez declarado el cierre de la Comisión de Programa, Contreras envió otro escrito a Ortiz Rubio en el que le informaba que estaba preparando una serie de documentos para probar que la suspensión de su personal no tenía una base sólida, “y para que quede usted convencido de que sí han existido causas de origen personal las que han suspendido un servicio funcional del gobierno de tan alta importancia”⁵⁸ y proponía:

1. Reintegrar la Comisión de Programa con personal reducido y con elementos de la propia Secretaría [SCOP] o bien con dos elementos de cada una de las secretarías y departamentos de Estado —dentro de los presupuestos actuales para que no signifiquen ningún aumento de gastos— para que siguiera funcionando como antes, bajo la jefatura del suscrito [...]
2. Lo mismo que lo anterior pero que la Comisión de Programa así constituida dependiera absolutamente de USTED, para tener la independencia que es necesaria para esta clase de trabajos y para evitar las suspicacias y rencillas de las diversas secretarías por cuestión de invasión de funciones, etc. etc.
3. Nombrar al suscrito director de Plano Regional del Valle de México o del Distrito Federal con autoridad para coordinar todos los esfuerzos aislados que se han hecho y que se están haciendo, y para terminar los trabajos iniciados en la Comisión de Programa, de manera que en el resto del año quedara terminado el Plano Regulador del Distrito Federal.⁵⁹

No hubo respuesta del mandatario, pero su secretario particular le indicó: “[el presidente ordena que] va a suprimirse la Comisión de Planeación [sic] por los

⁵⁴ S. a., “La Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana”, en *Planificación*, t. II, núm. 1, ene-mzo. de 1933, p. 4.

⁵⁵ Oficio de Carlos Contreras dirigido a Pascual Ortiz Rubio el 25 de septiembre de 1931. AGN, Ramo Presidentes, Fondo Pascual Ortiz Rubio, 128/2431.

⁵⁶ *Idem*.

⁵⁷ Carta firmada por Warren H. Manning del 19 de agosto de 1931. acc.

⁵⁸ Oficio del 2 de febrero de 1932 de Carlos Contreras dirigido a Pascual Ortiz Rubio, AGN, Ramo Presidentes, Fondo Pascual Ortiz Rubio, 24/617.

⁵⁹ *Idem*. Mayúsculas del autor.

motivos que usted mismo conoce; pero que sus servicios van a ser aprovechados en otro puesto.”⁶⁰

En septiembre de 1932, Ortiz Rubio renunció a la presidencia, quedando en su lugar Abelardo L. Rodríguez, y aunque la Comisión de Programa ya había sido cancelada, Contreras siguió insistiendo, y envió de nuevo varios escritos tanto al nuevo mandatario, como a su secretario particular, dirigiéndose a este último en los siguientes términos:

Tengo un verdadero deseo de poder exponer a usted en unos cuantos minutos la forma en que creo puedo seguir siendo útil a México y muy especialmente a la ciudad de México, en relación con estos problemas a los cuales vengo dedicando mi tiempo y mis energías desde hace trece años.

Como a su debido tiempo quiero que usted sea el digno con conducto para que pueda yo lograr obtener el interés y el apoyo del señor Presidente de la República en estos asuntos, pido a usted de la manera más atenta tenga a bien concederme una entrevista de unos cuantos minutos para poder saludar a usted y exponerle de viva voz mis ideas sobre estos trascendentales asuntos para México.⁶¹

Adjunto a la misiva, Contreras mandó un escrito firmado por John D. Wright, presidente de la *California County Planning Commissioners Association*, al presidente Rodríguez, en el que le comunicaba lo bien impresionados que quedaron con el proyecto de la Comisión de Programa, presentado por Contreras en la reunión anual de esa asociación, en estos términos:

Deseo expresar a usted, en nombre de esta asociación, el gran interés y admiración que tenemos, en los Estados Unidos [...] en el programa de planificación, magnífico y exhaustivo, que su país ha comenzado bajo los auspicios de la Comisión de Programa, encabezada por el Sr. Carlos Contreras...

⁶⁰ *Idem.* Telegrama del 17 de febrero de 1932 dirigido a Carlos Contreras, firmado por Nicéforo Guerrero, secretario particular de Pascual Ortiz Rubio, AGN, Ramo Presidentes, Fondo Pascual Ortiz Rubio, 24/617.

⁶¹ Carlos Contreras. Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana, 17 de octubre de 1932, carta dirigida al Lic. Francisco X. Gaxiola, AGN, Ramo Presidentes, Fondo Abelardo L. Rodríguez, 214, 570/5 537-10.

Él nos hizo una atractiva e impresionante exposición y ganó el respeto sincero de la audiencia, debido a su muy provechoso programa para la República mexicana; me atrevo a decir que los envidiamos porque cuentan con un hombre joven con cualidades sobresalientes tanto por su educación como por su experiencia.⁶²

Esa comunicación que apoyaba el trabajo de la Comisión de Programa y de su dirigente, lo hacía cuando ya hacía tiempo estaba disuelta.

En la década de 1920, Contreras fue uno de los pocos urbanistas que desarrolló y difundió, un proyecto nacional en el ámbito internacional, por ello no debe extrañarnos la buena opinión que se tenía de su trabajo y su reconocimiento internacional. En el *Manual of Information on City Planning and Zoning* de 1928, que informaba sobre los proyectos señeros del urbanismo hasta el momento, la investigadora Theodora Kimball incluyó el *National Planning Project of the Republic of Mexico*, publicado en la revista *City Planning* en su número de julio de 1925.⁶³ Asimismo, en la *Bibliografía sobre planificación* de 1936, Katherine McNamara registró los documentos *National Planning* y *Ley sobre Planeación General de la República* (1930).⁶⁴ Por ello debemos reconocer el proyecto para la planificación nacional y la legislación correspondiente, como las primeras en el mundo, ubicando a Contreras como un destacado protagonista del movimiento urbanístico.

Finalmente, la razón de la supresión de la Comisión de Programa no es clara. En un escrito, el arquitecto expresaba que se debió a motivos personales, los “que han suspendido un servicio funcional del gobierno de alta importancia y que reportaba beneficios y economías al país.”⁶⁵ Es significativo que Contreras

⁶² *Idem.* John D. Wright, *California County Planning Commissioners Association*, Santa Barbara, Cal., noviembre 14, 1932. Traducción mía.

⁶³ Ver: Theodora Kimball y Katherine McNamara, *Planning Information Up-to-Date. A Supplement, 1923-1928, to Kimball's Manual of Information on City Planning and Zoning*, Cambridge, Harvard University Press, 1928.

⁶⁴ Ver: Katherine McNamara, *Bibliography of Planning 1928-1935. A Supplement to Manual of Planning Information, 1928*, Cambridge, Harvard University Press, 1936.

⁶⁵ Oficio de Carlos Contreras dirigido a Pascual Ortiz Rubio, AGN, Ramo Presidentes, Fondo Pascual Ortiz Rubio, 114, 24/898.

pidia a Ortiz Rubio que dicha comisión dependiera “absolutamente” de él, “para tener independencia que es necesaria para esta clase de trabajos y para evitar las suspicacias y rencillas de las diversas secretarías por cuestión de invasión de funciones, etc.”⁶⁶ Suspicias, rencillas, competencias, envidias, incluso celos profesionales, se leen, unas veces entre líneas y otras directamente, sobre el trabajo de Contreras, en este caso, y a lo largo de su trayectoria.

En el ámbito nacional, el arquitecto Contreras estuvo en el momento y lugar indicados para que, durante los gobiernos del llamado maximato,⁶⁷ su propuesta de planificación fuera introducida en un programa de gobierno, concretándose la promulgación de legislaciones, la creación de organismos especializados, la metodología y la fotografía aérea, y en el medio se adoptaron nociones, tales como la misma planificación, el plano regulador, la zonificación y las escalas nacional, regional y urbana.

❧ LOS PROYECTOS PARA LA REPÚBLICA MEXICANA ❧

CAMINOS

De acuerdo con la *Ley sobre Planeación General de la República*, la Comisión de Programa tendría dos objetivos: formar un plano nacional y coordinar las dependencias del gobierno federal que intervinieran en su realización. Respecto al primero, por los documentos revisados, sabemos que no hubo avances. Del segundo, se preparó un proyecto sobre las carreteras nacionales, en el que se involucraron dependencias del gobierno federal.

Con relación a la preparación del *Plano Nacional México*, sólo hemos localizado, en varios acervos, como los de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Mapoteca Orozco y Berra y el Archivo Histórico del Distrito Federal, planos y documentos

sobre los que se colocó el logotipo de la Comisión de Programa, por lo que suponemos que formaron parte de la investigación que realizada.

En cambio, localizamos un proyecto que la Comisión de Programa logró preparar, relacionado con las carreteras, que para Contreras significaban el eje de la planificación de la República. Sobre su importancia en el desarrollo del país, el ingeniero Francisco Antúnez Echegaray, colaborador de Contreras y secretario de la revista, publicó varios artículos. Él consideraba las carreteras “elementos fundamentales para el engrandecimiento nacional y progreso, sin los cuales no pueden existir en el estado actual la civilización, ni el comercio, ni la agricultura, ni tampoco la vida moderna en sus diversas manifestaciones, como medida del progreso humano.”⁶⁸ Ellas, argumentaba, permitirían la explotación de las riquezas agrícolas, forestales y minerales, el intercambio social y cultural y el desarrollo de la economía. En el artículo “El problema de las comunicaciones y el turismo en el sureste de la República”, el ingeniero planteaba la ejecución de un “vasto, comprensivo e inteligente programa de caminos”, señalando como uno de los



Figura iv.6. Logotipo de la Comisión de Programa, ca. 1930. ACC.

⁶⁶ *Idem.*

⁶⁷ Constituido por los presidentes: Emilio Portes Gil (1928-1930), Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) y Abelardo Rodríguez (1932-1934).

⁶⁸ Francisco Antúnez Echegaray, “Caminos”, en *Planificación*, t. 1, núm. 2, octubre de 1927, p. 28.

objetivos la unificación nacional. A su parecer había una falta de ligas entre las distintas regiones; el ejemplo que expuso fue el del sureste, que estaba aislado del resto de la República. El autor encontraba que la comunicación con esa región siempre había sido difícil y propuso la unificación de las principales carreteras, en particular, las norte-sur: “La unificación del país bajo los ideales modernos, su cohesión política y social, reclaman de manera imperiosa ese *trait d’union* entre el norte y el sur.”⁶⁹

Antúnez Echegaray argumentaba que la vida comercial, industrial y económica del país estaba paralizada y que la falta de caminos favorecía el despotismo local y obstaculizaba la consolidación definitiva del país. Además, la distancia contribuía a fomentar “el abuso de autoridades locales y hacía tardada la represión y control del gobierno federal.” El ingeniero terminaba por caracterizar esa zona como “un hervidero de ambiciones provinciales”.⁷⁰ El secretario de *Planificación* advertía que, con la incorporación económica y geográfica de Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo, por medio de una red de caminos, se abrirían “al tráfico, regiones nuevas, de indiscutible belleza, de vegetación exúbera, plenas de paisajes encantadores y sobre todo ricas en monumentos arqueológicos que nos dejaron poderosas civilizaciones indias.”⁷¹

En el programa nacional de caminos, la Comisión de Programa trabajó con la Comisión Nacional de Caminos, la Comisión Nacional de Irrigación, el Departamento de Estadística Nacional, los departamentos de Estadísticas de las secretarías de Industria y de Agricultura y la Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos. El estudio *Las vías de comunicación y los medios de transporte en relación con la planificación nacional de México* fue el resultado de esa colaboración. Se trata de un texto que primero revisa los proyectos recientes de la Comisión Nacional de Caminos, haciendo su evaluación, y luego desarrolla las propuestas de la Comisión de Programa.

En el texto se informaba que cuando la Comisión de Caminos inició sus labores se enfrentó al problema de la falta de carreteras: “al principio del año de 1925 los únicos caminos en México existentes, transitables en cualquier época, eran los de la ciudad de México a Toluca (54 km), de la ciudad de México a Cuernavaca (68 km) y ciertas secciones entre el camino de Cuernavaca a Acapulco”⁷² En escasos años, entre los construidos, los que estaban en proceso y en los que se hacían mejoras, estaban Nuevo Laredo-Monterrey-Ciudad Victoria-México (1,242 km), México-Puebla-Oaxaca-Tuxtla-Suchiata (1,400 km), Matamoros-Monterrey-Torreón-Durango-Mazatlán (1,217 km), México-Toluca-Morelia-Guadalajara (650 km) y México-Cuernavaca-Iguala-Chilpancingo-Acapulco (458 km), México-Texmelucan-Tlaxcala (114 km) y México-Puebla-Veracruz (448 km).⁷³

A grandes rasgos, la propuesta de la Comisión de Programa estaba formada por cinco caminos longitudinales principales y por siete transversales, tal como lo planteó Contreras en 1925. Ellos debían construirse con el fin de alimentar los ferrocarriles nacionales y en cooperación con otro tipo de transportes. Además de los longitudinales y transversales, se edificarían “ramales de los centros industriales, agrícolas y mineros de la República a los puertos y puntos principales en las costas oriental y occidental, y a los puertos de entrada en las fronteras de Estados Unidos y Guatemala.”⁷⁴ Igualmente, se planteaba la construcción de una carretera que cruzara el país de norte a sur. “Este camino de la ciudad de México hasta población de Suchiate, al través de la frontera con Guatemala, considerado conjuntamente con el camino de Nuevo Laredo a la ciudad de México, forma el eslabón mexicano en el gran camino panamericano propuesto que, cuando quede terminado, se extenderá de Canadá a Chile.”⁷⁵

En el estudio citado se adjunta una tabla llamada *Registro de Automóviles en el hemisferio occidental del*

⁶⁹ Francisco Antúnez Echegaray, “El problema de las comunicaciones y el turismo en el sureste de la República”, en *Planificación*, t. 1, núm. 5, enero de 1928, p. 21.

⁷⁰ Al parecer, su crítica se dirigía a Tabasco, en el periodo del gobernador Tomás Garrido Canabal.

⁷¹ Antúnez Echegaray, “El problema de las comunicaciones”, *op. cit.*, p. 22.

⁷² S. a., *Las vías de comunicación y los medios de transporte en relación con la planificación nacional de México*, *op. cit.*, p. 17.

⁷³ *Ibidem*, p. 19 y ss.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 42.

⁷⁵ *Idem*. La carretera Panamericana es un sistema colectivo de carreteras, de aproximadamente 25,800 km de largo; se extiende desde Alaska hasta la Patagonia; fue concebida en la V Conferencia Internacional de los Estados Americanos en 1923.

1º de enero de 1926 a 1930. En México se registraban en 1926: 51,554; en 1927: 58,223; en 1928: 61,010; en 1929: 67,136 y en 1930: 84,791. De Estados Unidos se reportan en 1926: 20'051,276; en 1927: 22'137,334; en 1928: 23'262,185; en 1929: 24'629,921 y en 1930: 25'653,450. Esta información fue proporcionada por el Departamento de Comercio de Estados Unidos con fecha 8 de diciembre de 1930.⁷⁶

No encontramos otros proyectos en la escala nacional desarrollados por la Comisión de Programa; sin embargo hallamos información suficiente, que indica que los estados de Guerrero, Aguascalientes y Guanajuato promulgaron sus respectivas leyes locales de planeación y que ese organismo intervino como consultor y director de los trabajos en Nuevo Laredo, Monterrey, Mazatlán, Tampico y Torreón. Los estudios documentados se relacionan con la planificación de los puertos de Veracruz y Acapulco y del Distrito Federal.

VERACRUZ

El proyecto del puerto de Veracruz fue el primero preparado por la Comisión de Programa en 1929. En un informe de diciembre de ese año se indica que: "Los trabajos de campo, de documentación y de proyección en Veracruz se dieron por terminados a fines del mes de octubre ppdo. y han continuado desarrollándose los trabajos de composición y de taller en la Secretaría de Comunicaciones, faltando unos cuantos meses para que queden totalmente terminados."⁷⁷ Las obras realizadas incluyeron un proyecto parcial de los terrenos ganados al mar y otro de conjunto, que comprendía el puerto y sus alrededores.

Se logró un avance impresionante, tal vez, porque la planificación se aplicaba en un lugar hasta cierto punto pequeño, ya que apenas hacía algunas décadas las murallas habían sido derribadas y la ciudad



Figura iv.7. Balneario Villa del Mar, Veracruz, a mediados de la década de 1920. Tarjeta Postal. ACC.

mostraba una sensible expansión.⁷⁸ Según el censo de 1928, alojaba 71,481 habitantes, cuya gran mayoría vivía de los servicios portuarios;⁷⁹ sin embargo, el turismo irrumpió como un factor significativo de desarrollo, siendo la temporada de Semana Santa el acontecimiento vacacional del año, sobre todo, después de la instauración del Carnaval en 1925.⁸⁰

El programa de planificación de los terrenos ganados al mar debía cumplir con los siguientes objetivos:

1. Un trazo que permita la continuación de las calles existentes del puerto hasta el frente del mar y

⁷⁸ Manuel Toussaint informa sobre la eliminación de las murallas: "El sistema empleado fue el peor posible: se derribaron las murallas, se prolongaron las manzanas en dirección opuesta a la costa y se dejó la ciudad libre a todos los vientos que pudieran azotarla." *Ensayo sobre los planos de Veracruz*, México, Anales del IIE-UNAM, 1947, p. 7.

⁷⁹ En el año de 1927, el Puerto de Veracruz tuvo un movimiento de entrada de 971 barcos en tráfico tanto internacional como de cabotaje, y el peso de la mercancía ascendió a 1'545,285 toneladas; el movimiento de salida fue de 970 barcos, tanto internacionales como de cabotaje, con un peso de 1'543,827 toneladas de mercancías exportadas. En el año de 1928 hubo un total de barcos de 1,045 de tráfico internacional y de cabotaje, con peso de 1'470,237 toneladas; de salida, 1041 barcos y 1'468,549 toneladas. Carlos Contreras, *El Veracruz actual y el Veracruz del porvenir*, mecanuscrito, p. 18. ACC.

⁸⁰ Bernardo García Díaz informa que: "La prensa calculó la avalancha turística en seis mil visitantes en 1926 y en ocho mil en 1930", *El puerto de Veracruz*, México, Archivo General del Estado de Veracruz, 1992, p. 229.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 56.

⁷⁷ *Informe que presentan los suscritos a los C. C. Secretarios de Hacienda y Comunicaciones y Obras Públicas, y al jefe del Departamento del Distrito Federal*, 20 de diciembre de 1929, firmado por Felipe Sánchez, Ricardo Chávez, Silvano Palafox y Carlos Contreras, mecanuscrito. ACC.



Figura iv.8. Veracruz. De poniente a oriente, hacia el centro de la ciudad aparecen en primer plano las hileras de bodegas con techos de dos aguas y el edificio principal del Muelle Fiscal; más adelante, la ciudad vieja y el edificio de Telégrafos y el Correo, 1929. *Fairchild American Photo Surveys*, s. A. ACC.

**PLANIFICACION DEL PUERTO DE VERACRUZ
Y SUS ALREDEDORES**
MOSAICO AEREO - ESCALA APROXIMADA 1:10000
LEVANTAMIENTO HECHO POR
FAIRCHILD-AMERICAN PHOTO AERIAL SURVEYS, S.A.
PARA LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS.
COMISION DE PLANIFICACION DEL
PUERTO DE VERACRUZ
1929.



Figura IV.9. Carlos Contreras, *Planificación del Puerto de Veracruz*. Escala 1:10,000. Levantamiento hecho por la Fairchild American Photo Surveys, S. A. para la SCOP, 1929. ACC.

la creación de una plaza en el eje de los terrenos frente a la Escuela Naval, con dos pequeñas diagonales: una hacia el Edificio de Faros y la otra hacia la esquina correspondiente, eliminando así la monotonía de la cuadrícula existente.

2. La creación de bulevares amplios de paseo y desahogo, con grandes extensiones de parques y jardines, dando con su amplitud y belleza, valor a la zona por urbanizar.
3. La construcción de edificios de importancia en todo el frente del mar de la zona de recreo y comercial, como casinos, hoteles y tiendas, etc. y la reconstrucción de edificios federales, a fin de que todo este frente tenga toda la importancia que debe tener el primer puerto de la República.
4. Obtener una superficie aproximada de 50,000 metros cuadrados, dividida en 100 lotes con una superficie media de 500 metros cuadrados para que, al venderse, los productos que se obtengan se dediquen a la urbanización completa de esta zona, a la creación de escuelas y construcción de caminos de esa región.⁸¹

Los estudios se hicieron, también, desde el punto de vista regional, abarcando todo el frente marino hacia

el sur hasta llegar al municipio de Boca del Río, área que debía contar con un gran paseo, hoteles y balnearios adecuados que atrajesen el turismo nacional y extranjero, extendiendo asimismo la zona residencial hacia esa dirección.

Bajo la supervisión de Contreras, se siguió la secuencia clásica del método. Con la finalidad de establecer los problemas de la entidad, se hizo una exhaustiva investigación. Entre levantamientos, estudios y recopilación de materiales estaban los antecedentes y la historia del Puerto y del estado de Veracruz, igualmente, los levantamientos detallados de la ciudad, de los alrededores y de las aguas territoriales, los estudios pluviométricos, los materiales de construcción, la red de comunicaciones, los productos principales que se movían, las importaciones y exportaciones y su distribución. El material reunido estaba integrado por dos tipos de fuentes, las escritas que incluían oficios, estudios, informes estadísticos y económicos y hemerografía; y las gráficas, formadas por mapas, postales y fotografías aéreas.

En esta etapa fue fundamental el registro aéreo, al ofrecer una visión general de la morfología del Puerto y sus alrededores. La *Fairchild American Photo Aerial Survey* hizo el levantamiento foto-topográfico aéreo, que incluía de Vergara hasta Boca del Río y del mar a los médanos. Asimismo, entregó una colección de fotografías aéreas oblicuas, que fueron de

⁸¹ Carlos Contreras, "Veracruz será un gran puerto", en *Planificación*, t. 1, núm. 14, ene-mzo. de 1929, pp. 20-22.

gran utilidad en la preparación de diversos estudios y proyectos.⁸² Del registro sólo encontramos fragmentos de las secuencias, con número consecutivo; la primera ostenta el 3257-C y la última, el 3589-C, lo que indica una cobertura considerable, dado el tamaño del terreno. El trabajo más significativo en este rubro fueron los mosaicos aéreos, hechos en escala local y regional.⁸³

Los terrenos ganados al mar y la periferia

El plano de ciudad considera los elementos urbanos plausibles de dibujarse en un mapa, en el que se tendrá en cuenta la zona por urbanizar. En el caso del Puerto de Veracruz sólo se hicieron proyectos de trazo, que incluían circulación y zonificación. En el correspondiente a los terrenos ganados al mar encontramos que éste se deslindaba de la cuadrícula original; un eje dominante y dos pequeñas diagonales ofrecían perspectivas interesantes, creando además una plaza central para la localización de edificios, cuyos frentes tendrían un valor más alto de venta. El proyecto planteaba, además, la dotación de una faja libre a orillas de los muelles, una parte para la circulación y la otra arbolada, siguiendo la disposición del puerto y con salida hacia la ciudad, por medio de anchas avenidas de 40 metros, sirviendo una de ellas de eje a la composición proyectada. El trazo conserva el Baluarte de Santiago que, rodeado de jardines, podría destinarse a museo de la ciudad; por último se incluye una plaza muy amplia enfrente de la Estación Terminal.

El plano regional comprendía el puerto y sus alrededores, mostrando dos espacios independientes con funciones específicas: la portuaria y la industrial al norte, y la residencial y turística al sur. Una extensa faja sin urbanizar se situaba entre la zona antigua, que incluía los terrenos ganados al mar, y la futura expansión; el nuevo aeropuerto se ubicaría entre ambas.⁸⁴ El proyecto contiene la zona de estaciones,

ferrocarriles e industrias, delimitada hacia el noroeste de los terrenos de la Estación Terminal y hacia la Playa Norte, área en la que se contemplaba la construcción futura de muelles adicionales, de descarga, almacenaje y cabotaje; la zona propiamente marítima, de movimiento aduanal y de servicios; la franja del frente marino, desde Veracruz hasta el municipio de Boca del Río, con parques, balnearios y residencias de recreo para ser aprovechados por el turismo, la cual tendría un carácter comercial y turístico; la zona residencial, de balnearios y de paseo quedaría hacia Villa del Mar y Boca del Río, contando con un alto porcentaje de espacios libres y arbolados. Un aspecto fundamental en el plan de conjunto era la reforestación de las dunas y la creación de cortinas por medio de un arbolado alrededor del puerto, idea ya desarrollada por Miguel Ángel de Quevedo.⁸⁵

Finalmente, con las herramientas del urbanismo, Contreras proyectó: “Una planificación del frente marítimo que hará de Veracruz el primer puerto de la República en cuanto a su atractivo turístico y en cuanto a su movimiento comercial, en cuanto a su belleza y en cuanto a su mejoramiento de condiciones climatológicas debido al aumento y porcentaje de parques y jardines, así como de zonas arboladas en su forestación proyectada.”⁸⁶

Las propuestas de 1929 de la Comisión de Programa para el Puerto de Veracruz no se llevaron al terreno. Por ello, Contreras continuó trabajándolas y actualizándolas en los años siguientes. En 1934, con los arquitectos Leonardo Noriega y Salvador Roncal logró otro avance, ahora en la planificación de la región, como lo propuso inicialmente. Todavía en el año de 1942 continuaban los estudios y propuestas. Los procesos y tiempos de la planificación, en ocasiones, no son cabalmente entendidos, estos requieren, por lo mínimo, de una generación para ponerse en el terreno, es decir, se concretan en el largo plazo, y las autoridades requerían de una respuesta

⁸² La *Fairchild American Photo Aerial Survey*, S. A., de origen estadounidense, fue la primera empresa que se dedicó a la fotografía aérea, para lo cual construyó sus propios aeroplanos. En México trabajó, principalmente, para la SCOP y para Contreras.

⁸³ Ver: David Buisseret, *The map maker's quest: depicting new worlds in Renaissance Europe*, Nueva York, *Oxford University Press*, 2003.

⁸⁴ Ver: Carlos Contreras, “Anteproyecto para el Puerto Aéreo de Veracruz”, en *Planificación*, t. 1, núm. 14, ene-mzo. 1929, pp. 14-15.

⁸⁵ Miguel Ángel de Quevedo, *La protección de las costas arenosas contra las arenas movedizas que forman médanos y pantanos*, manuscrito, enero 15 de 1932. ACC.

⁸⁶ En términos generales se propone una superficie de 54,000 metros cuadrados de terrenos urbanizados; 41,500 metros cuadrados de malecones de pase; 25,000 metros cuadrados de prados, jardines y camellones y 100,000 metros cuadrados de calles pavimentadas. Contreras *et al*, *Informe sobre la planificación*, *op. cit.*, p. 4.

inmediata a un problema actual: la planificación de los terrenos ganados al mar.

ACAPULCO

Sobre la planificación del puerto de Acapulco, realizada por la Comisión de Programa, sólo contamos con la publicación *Aportación a la monografía de Acapulco* escrita por Justino Fernández, edición que reseña los trabajos, aunque informa poco sobre los avances. En el prólogo, se señala que fue el arquitecto José Luis Cuevas, quien instó a Justino Fernández a imprimir esa monografía, la cual tuvo un tiraje de 100 ejemplares, a cargo de la editorial “Alcancía”, empresa de Edmundo O’Gorman y del autor.⁸⁷

El impreso se sumó a una importante producción historiográfica sobre el puerto, iniciada a finales de la década de 1920. Dos libros se relacionan con la construcción de la carretera: *Acapulco, la carretera del puerto a México y la Costa de Guerrero* y *Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco*.⁸⁸ Este último, aparte de incluir información histórica y detalles pintorescos, ofrecía detalles constructivos del nuevo camino. El ingeniero Vito Alessio Robles publicó *Acapulco, historia y leyenda*, el cual abordaba varios temas sobre el puerto y su antiguo y nuevo camino y reconocía el mérito de los ingenieros y trabajadores mexicanos en su construcción.⁸⁹

De la monografía de Justino Fernández destaca el trabajo editorial, el cual hizo énfasis en el aspecto gráfico, elogiado por el arquitecto Cuevas, quien estuvo muy cercano al trabajo de planificación del puerto:

Llaman la atención, desde luego, sobre su índole misma, la sencillez de su plan, la precisión y veracidad de sus datos, y muy particularmente la claridad y transparencia de sus croquis, que por sí mismos se

explican y que constituyen, a mi ver, la novedad del esfuerzo y la columna vertebral de la obra.

De los doce que lo ilustran son de notar: el muy hermoso del Palacio Municipal y la perspectiva de la Calle Escudero, ésta última de Juan Legarreta, quien ha logrado expresar en esta vez, por su personalidad inconfundible [...].

También son de mencionarse, de modo especial, los croquis de este mismo arquitecto que muestran el emplazamiento y partido de composición del Hotel y Casino, en moderno extremista, eso sí; pero con una visión muy clara y en consonancia perfecta con el paisaje. De quien ha sido idea, dicho sea de paso, la elección del cerro del Herrador, donde se piensa levantar uno y otro edificio, debe calificarse como extremadamente acertada.

De los restantes, los que más me seducen son los que se refieren al plano de la población en 1930, telaraña exquisita, y el de conjunto, que abarca todo el estudio de planificación, hecho en [la Comisión de] Programa, desde el Puerto Viejo hasta Los Hornos.⁹⁰

Los comentarios del arquitecto Cuevas confirman la importancia de lo gráfico como el instrumento de expresión del urbanista y la idea de la publicación está en sintonía que lo que Contreras pregonaba sobre difundir por medio de publicaciones o exposiciones las propuestas de planificación.

Un puerto para el turismo

Fundamental para el desarrollo de la propuesta urbanística fue la construcción de la Carretera México-Acapulco.

La tarea de conectar el viejo camino colonial de la ciudad de México al mineral de Tasco [*sic*] y la antigua ruta comercial de Iguala hasta la costa así como la de convertir todo ese recorrido en un camino moderno fue iniciada por la Comisión Nacional de Caminos en 1925. A causa de la falta de fondos, sin embargo, muy poco se realizó hasta 1927 [...]

A fines de 1930, todo el camino quedaba abierto al tráfico durante todas las estaciones y solamente

⁸⁷ Justino Fernández, *Aportación a la monografía de Acapulco*, México, Alcancía, 1932.

⁸⁸ Ver: Nicomedes de Basterra, *Acapulco, la carretera del puerto a México y la Costa de Guerrero*, trabajo presentado en 1928 en el 2º Congreso Nacional de Caminos y José R. Benítez, *Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco*, México, Cvltura, 1928.

⁸⁹ Ver: Vito Alessio Robles, *Acapulco, historia y leyenda*, México, Botas, 1932.

⁹⁰ José Luis Cuevas “Apreciaciones”, en *Aportación a la monografía*, *op. cit.*, sin pág.



Figura iv.10. Conjunto del Hotel y Casino en el cerro del Herrador. Balneario Hornos. 1931. Proyecto de la Comisión de Programa. En *Aportación a la monografía de Acapulco*.

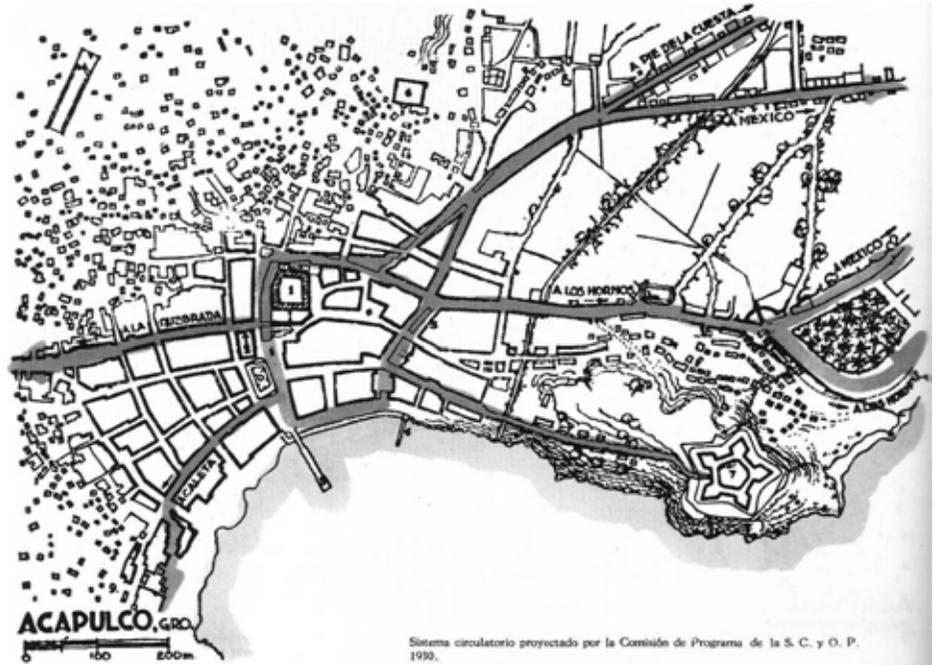


Figura iv.11. Sistema circulatorio proyectado por la Comisión de Programa de la SCOP, 1930. En *Aportación a la monografía de Acapulco*.

60 kilómetros no habían sido revestidos [...] El camino ha sido pavimentado entre la ciudad de México y Cuernavaca (75 km) y se tiene la intención de pavimentar las secciones restantes tan pronto como el aumento del tráfico así lo pida.⁹¹

A la par de la terminación de la carretera, se promulgó *Ley de Planificación del Estado de Guerrero* y su reglamento de 1931;⁹² en este último se especificaba que una comisión de planificación se encargaría de la formulación del plano regulador de ese estado, que comprendiera aspectos tales como:

- i. La planificación urbana y regional de la capital y demás poblaciones del estado, para lograr el control oficial del trazado y ensanche de poblaciones, del desarrollo regional y del uso de la propiedad pública y privada;

⁹¹ *Las vías de comunicación, op. cit.*, p. 30.

⁹² *Reglamento de Ley de Planificación del Estado*, Chilpancingo, Gro., Imprenta del Gobierno del Estado, 1931.

- ii. La determinación de la red de todas las vías de comunicación y transporte en relación con los sistemas nacionales formulados por la Comisión de Programa de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas [...]

- vii. La creación de parques, jardines, campos de juego, reservas forestales aeródromos, escuelas, mercados, estaciones, cementerios, balnearios, estadios y demás obras de utilidad pública en el estado...⁹³

La legislación guerrerense es una prueba más de los avances de la nueva disciplina que impactó planificaciones y legislaciones locales.

En cuanto a la propuesta para transformar el puerto, los miembros de la Comisión de Programa vieron la apertura de la carretera México-Acapulco en su dimensión regional y propusieron una planificación integral. El programa abarcaba las obras del puerto viejo para adaptar el núcleo existente a las necesidades de la nueva carretera, extender la población

⁹³ Fernández, *Aportación a la monografía, op. cit.*, p. 4.

hacia la playa de Los Hornos y realizar las obras de carácter regional y nacional.

El principal problema que Contreras encontró en el puerto fue el tráfico, ya que en temporada de afluencia de turistas había grandes congestionamientos, incluso “se necesitaban cerca de tres horas para llegar a la playa de Caleta, entonces la [vía] principal y casi única...”⁹⁴ Debido al trazo sensiblemente radial de la población, el arquitecto propuso solucionar dicho problema con la construcción de un anillo distribuidor que hiciera concurrir las distintas entradas y salidas.

De acuerdo con la *Ley de Planificación del estado de Guerrero* se expropiaron los terrenos de la playa de Los Hornos para construir “una calzada costera de 40 metros de ancho, que ligada a la población, recorriera la orilla del mar, antes intransitable”.⁹⁵ Dicha calzada (La Costera) se concibió a manera de que no sólo fuera un paseo urbano sino que tuviera carácter de carretera, que continuara costeando hasta Puerto Marqués; sin embargo hasta 1932 sólo se había abierto al tráfico un kilómetro y medio.⁹⁶

Otra ruta que se impulsó por esos años fue la aérea; los primeros aeroplanos que llegaban al puerto usaban un campo de aterrizaje en Pie de la Cuesta, que distaba de Acapulco cerca de una hora en automóvil. Hacia 1928 se acondicionó una pista provisional en la playa de Los Hornos, mientras que el puerto que se proyectaba, ya en forma, se localizaría a sólo quince minutos del puerto.⁹⁷

Respecto al muelle, Contreras señalaba que en esos momentos eran escasos los barcos que llegaban cómodamente. En 1928 se había construido uno, sin embargo no contaba con seguridad ni facilidades para el desembarque, por ello se estaban realizando estudios para la construcción de otro. Para hacerlo, los peritos argumentaban que era “más costeable rellenar el espacio que quedaría entre el muro y la actual playa [...] teniendo que dragar hasta alcanzar

un nivel de 10 a 12 metros de profundidad. Es decir, que la población vieja vendría a ser como siempre el centro del movimiento comercial; y los terrenos de Los Hornos, el Acapulco Moderno, desarrollados convenientemente como zona residencial.”⁹⁸ Precisamente una de las propuestas de la Comisión de Programa era convertir los terrenos de Los Hornos en una zona residencial, “ya que el no estar encajonada, como la población, entre montañas enormes, y el recibir directamente la brisa del mar abierto por estar de frente a la bocana, la hace de un clima más fresco al mismo tiempo que se disfruta de la mejor vista de la Bahía, debiendo añadir que cuenta con la fácil comunicación en toda su longitud por la carretera de México.”⁹⁹

Sumándose a esos estudios para la planificación del puerto de Acapulco, el arquitecto francés Jacques H. Lambert preparó un proyecto que Antúnez Echegaray glosó en *Planificación*. El ingeniero advertía que el francés consideraba el turismo, como aspecto fundamental, por lo que propuso la construcción de una ciudad-balneario, que aprovechara la topografía accidentada del terreno, por medio de una serie de terrazas escalonadas en las que se levantarán diversos edificios, que contribuyeran al confort, bienestar y comodidad del viajero: “La construcción de esta ciudad-balneario es necesaria, urgente y oportuna porque al concluirse la carretera México-Acapulco este puerto entrará en un periodo de actividad y de auge inusitados y será visitado por millares de viajeros y turistas que [tal como se encontraba el puerto] no encontrarán las comodidades, el descanso y el solaz que necesita el que ha hecho un viaje de 458 kilómetros.”¹⁰⁰

Antúnez Echegaray indicaba que Acapulco estaba aislado y no contaba con las condiciones para recibir al turista: no había servicios, pavimentos, agua potable suficiente, los edificios no eran “dignos” y sus casas “de construcción rudimentaria no son higiénicas ni confortables”. Con el fin de recibir la corriente turística que, a decir del autor, era como “una corriente

⁹⁴ *Ibidem*, p. 5.

⁹⁵ *Ibidem*, p. 3.

⁹⁶ La calzada costera de Acapulco fue inaugurada por Miguel Alemán el 28 de febrero de 1949. De cuarenta metros de ancho, tenía dos arroyos de 12 metros de ancho, un camellón central con palmeras, de seis metros y dos banquetas de cinco metros cada una.

⁹⁷ Fernández, *Aportación a la monografía*, *op. cit.*, p. 4.

⁹⁸ *Ibidem*, p. 7.

⁹⁹ *Ibidem*, p. 3.

¹⁰⁰ Antúnez Echegaray, “La carretera México-Acapulco y los proyectos del francés Jacques H. Lambert”, en *Planificación*, t. 1, núm. 2, octubre de 1927, p. 17.

de oro”, sugería: “Acapulco debe modernizarse y llevar a cabo la apertura de avenidas, crear parques, jardines, introducir drenaje, pavimentación con asfalto de sus calles, construir muelles y esto sólo se consigue con una inteligente planificación”.¹⁰¹

Finalmente, la construcción de la carretera a México-Acapulco fue el catalizador para el desarrollo del puerto, contribuyendo los trabajos emprendidos

por la Comisión de Programa; se atendió y mejoró la calidad del muelle y del puerto viejo, se proyectó el aeropuerto, se diseñó la avenida Costera, se propuso la zona de Los Hornos como residencial y se planteó la construcción de un complejo turístico a la europea, lo cual representa el primer impulso para la proyección de Acapulco, como el primer puerto turístico del país.

¹⁰¹ *Idem.*



RIO DE LA PIEDAD

CALZADA DE LA PIEDAD

DE LA VERDAD

CALZADA DE

LA PIEDAD

COLONIA

DE LOS

ALAMOS

COLONIA DEL VALLE

COLONIA PORTALES

HARVARTE

NATIVITAS

CALZADA DE HIDALGO A DIFENCALCO

PROLONGACION DE LA AVE. CHARVITEPEC

CALZADA DE TLALPÁN

COLONIA

INDEPENDENCIA

CAMPIO DE ZACARITZCO

SAN JIMON

CAMPIO A SAN ANDRES

STA. CRUZ

COLONIA PORTALES

CALZADA DE LA ERMITA A OTTALAMA

RIO DE CHURUBUSCO

COLONIA SAN FELIPE

XOCO

LA COMISIÓN DE PROGRAMA Y EL DISTRITO FEDERAL

❧ DOS ESTUDIOS DE CONJUNTO ❧

La Comisión de Programa preparó los proyectos *Sistema Arterial 1930* y *Estudio Preliminar 1932* y varios estudios parciales.

SISTEMA ARTERIAL 1930

Los trabajos en calles y calzadas que tanto el Ayuntamiento como la SCOP habían realizado de manera aleatoria, ahora en el *Sistema Arterial 1930*, se ajustarían a un plan integral, que tenía como criterio aprovechar las vialidades existentes, pues Contreras consideraba que en los planes de expansión habría que cuidar la transición entre el ayer y el hoy. Por lo tanto, ante un espacio ocupado sólo podrían aplicarse algunos remedios o “paliativos”, como les llamaba. En la zona central, se veía limitado; en cambio, en la periferia tenía más libertad.¹ El arquitecto encontró excelentes arterias y vías de comunicación para formar un sistema completo, al que sólo le faltaba la unión entre muchas de ellas, la prolongación, la ampliación de unas, la apertura de otras y la pavimentación en la mayoría.

Diseñado sobre el *Plano de la ciudad de México y sus alrededores formado con los datos más recientes de*

¹ Carlos Contreras, “Proyecto de un Bulevar de Circunvalación Interior para la ciudad de México”, en *Planificación*, t. 1, núm. 4, diciembre 1927, p. 18.

PLANO

DE LA
CUIDAD DE MEXICO Y SUS ALREDEDORES

FORMADO CON LOS DATOS MAS RECIENTES POR LA
SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y
OBRAS PUBLICAS.

SECCION DE CARTOGRAFIA Y DISEÑO

1929

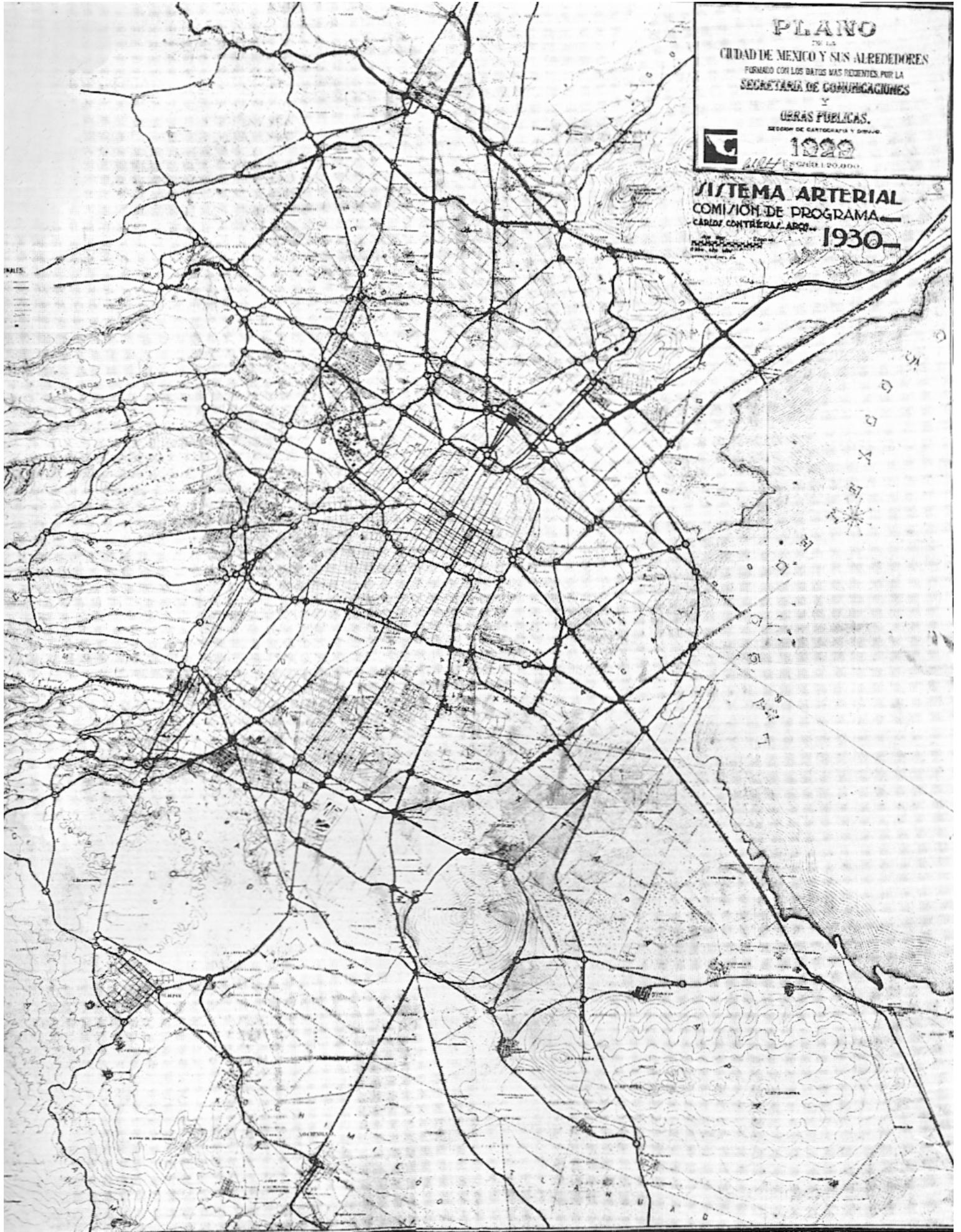
SISTEMA ARTERIAL

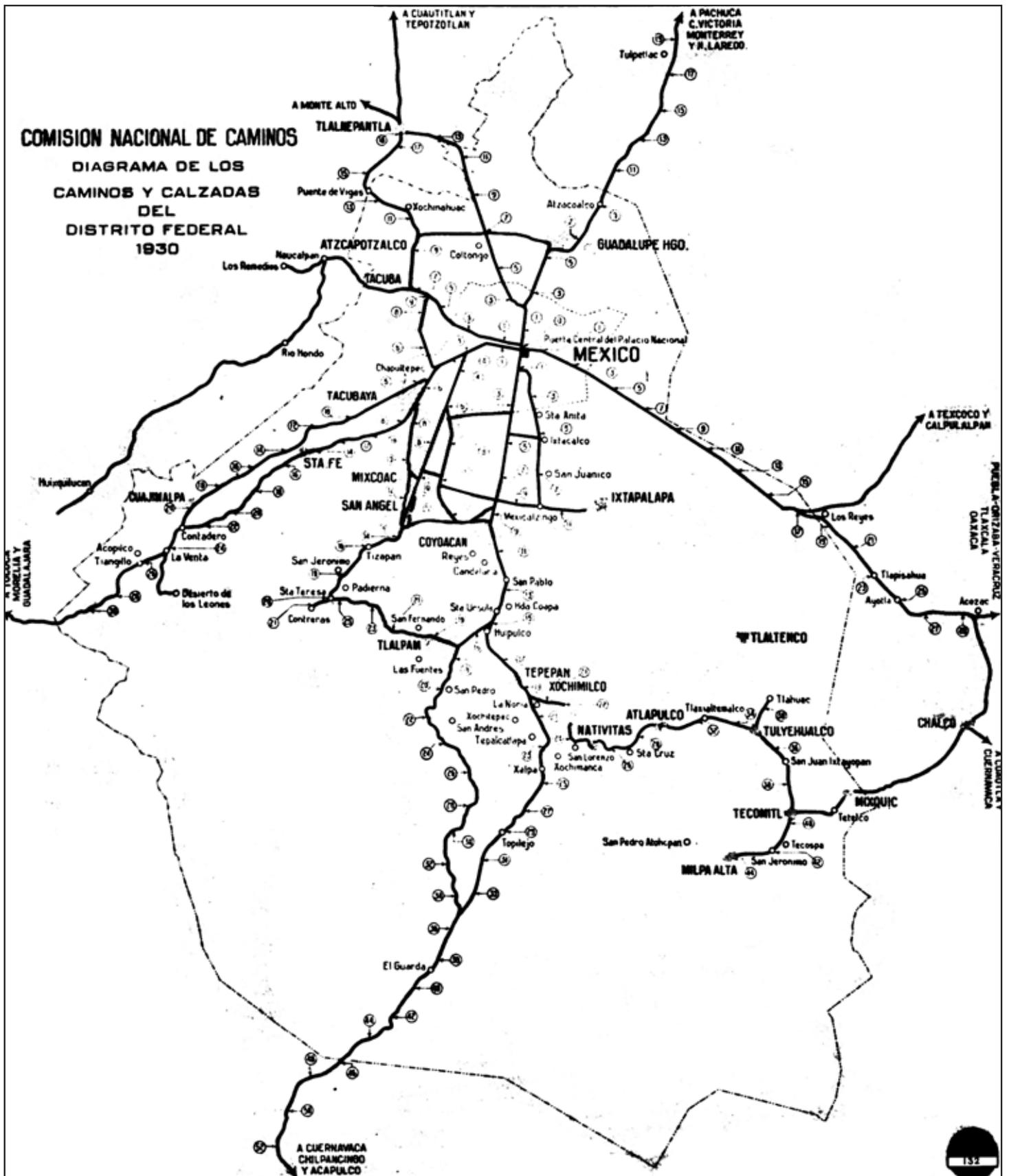
COMISION DE PROGRAMA

CARLOS CONTRERAS ARCO

1930

NALES





▲ Figura v.2. *Comisión Nacional de Caminos. Diagrama de los caminos y calzadas del Distrito Federal, 1930.* Tomado de una fotografía. ACC.

◀ Figura v.1. *Carlos Contreras. Comisión de Programa. Sistema arterial. Escala 1:20,000, 1930.* Tomado de una fotografía. ACC.

la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Sección de Cartografía y Dibujo, 1929, escala 1:20,000, en el *Sistema Arterial 1930* (Figura v.1) únicamente desarrolla un plan de calzadas y avenidas prolongadas, que atraviesan el Distrito Federal, y circunvalaciones con varios usos. Para valorar esta propuesta basta compararla con el *Diagrama de los caminos y calzadas del Distrito Federal, 1930* (Figura v.2), en el que se distinguen, todavía, las calzadas mexicas primigenias, a la manera del *cardo* y *decumano*, ahora más prolongadas,² esquema que a lo largo de los siglos se complementó, de manera natural, con prolongaciones, derivaciones o nuevas vías, siguiendo las rutas del ferrocarril y después de los tranvías o aprovechando las

rutas de ríos y canales. En pocas palabras, el sistema que Contreras halló se forjó por las mismas exigencias de movilidad. En cambio, en el *Sistema Arterial 1930* ya hay un programa detrás, constituido por una trama que podría parecer compleja, si la comparamos con las formas urbanas más usuales (Figura v.3), pero que cumple la función de organizar, distribuir, articular y comunicar el territorio de manera racional porque ese diseño aprovecha, con gran libertad, los caminos ya establecidos y los articula en un todo. Ese sistema está formado por trazos básicos que serán acentuados en posteriores estudios, y si bien aquí sólo se ocupa del sistema vial, éste ya empieza a funcionar como un mecanismo para ordenar la expansión.

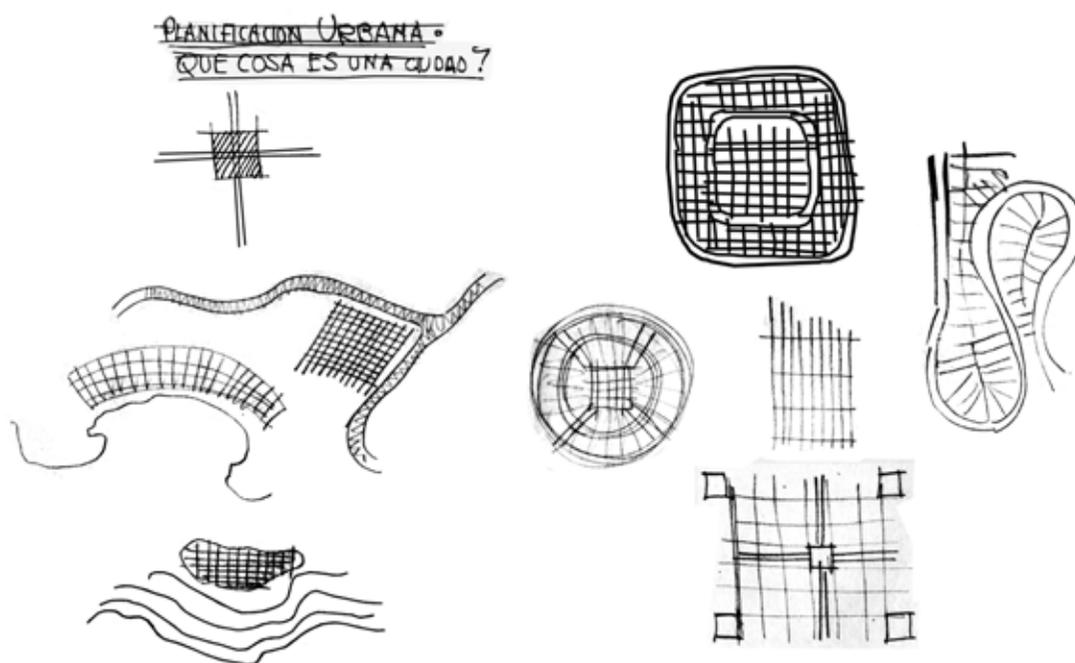


Figura v.3. Carlos Contreras. *Planificación urbana. ¿Qué cosa es una ciudad?* Lápiz sobre papel. 30 x 24 cm. ACC.

² De acuerdo con Justino Fernández, del centro cívico y religioso de los aztecas partían cuatro calzadas orientadas hacia los puntos cardinales, que constituían el trazado fundamental de Tenochtitlán, y dos de ellas, la del poniente y la austral, comunicaban la isla con tierra firme, mientras la calzada oriental terminaba a orillas del Lago de Texcoco. Para ligar la isla con el Tepeyac existía otra calzada más, que partiendo del espacio abierto [...] al poniente se dirigía directamente al norte...” Justino Fernández, *et al*, *Planos de la ciudad de México, siglos XVI y XVII. Estudio Histórico, urbanístico y bibliográfico*, México, XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, 1938, p. 37.

ESTUDIO PRELIMINAR 1932

Además del sistema circulatorio, el *Estudio preliminar 1932* desarrolla el centro ferrocarrilero y sus servicios y la zona industrial, en el norte; la urbanización de un área habitacional, en el suroeste; y la ampliación del Parque Balbuena, en el oriente. Si lo cotejamos con el *Sistema arterial 1930*, en éste hay una profusión de

vialidades, que vinculan el territorio de una manera, podríamos decir, exógena. En cambio, en el de 1932 es notoria una tendencia endógena, y una señalada intención de limitar la expansión y proporcionarle una forma, basada en un partido inteligible: cuadrado, circunvalaciones y ejes transversales.

Entre el *Estudio preliminar 1932* (Figura v.4) y *Planificación de la ciudad de México 1927* (Figura III.15), no obstante la diferencia del terreno comprendido, encontramos una estrecha relación, ya que este último fue un primer momento en la reorganización de la urbanización, en la que la cuadrícula continuaba hasta el bulevar de circunvalación exterior, idea que Contreras desecha en estudios posteriores, probablemente por la dificultad de hacerlo en un espacio ocupado. Sin embargo, el *Estudio Preliminar 1932* conserva las líneas generales de los anteriores, 1927 y 1930, aunque en él destacan, magníficamente, dos anchos bulevares de circunvalación, a manera de vías-parque (tal vez de 100 m), cruzados por dos amplios ejes muy prolongados, en orientación norte-sur y uno oriente-poniente, a la manera de las calzadas originarias.

☞ TRAZOS BÁSICOS ☜

En los planos de conjunto *Planificación de la ciudad de México 1927*, *Sistema Arterial 1930*, *Estudio Preliminar 1932* y en los posteriores (1937 y 1938), Contreras mantiene las mismas figuras teóricas: cuadrícula, circunvalaciones y avenidas norte-sur y oriente-poniente.

CUADRÍCULA

La forma ortogonal de la ciudad antigua debía conservarse y protegerse, advertía Contreras. En ella, las calles corren en dos direcciones, cruzándose entre sí, en ángulos rectos y dividiendo la superficie en manzanas, ya sean cuadradas o rectangulares, siendo esta la distribución más común en las ciudades, que a decir de Raymond Unwin, produce un aspecto monótono, porque “la vista de las calles no queda enmarcada y el conjunto se esfuma en una perspectiva vaga e

indefinida, carente de interés y variedad”.³ Si bien para el teórico inglés ese trazo tiene la desventaja de la monotonía, para el mexicano la cuadrícula poseía un valor histórico y simbólico.

La traza primitiva se consideraba un territorio bien delimitado y con problemáticas propias, caracterizada por la forma ortogonal, con una superficie de 1,750 m, de norte a sur y 1,500 m, de oriente a poniente que conservaba en gran medida, el trazo español original.⁴ Contreras planteaba limitarla por medio de cuatro avenidas, con un ancho de 40 m. Al poniente, San Juan de Letrán; al norte, Apartado; al oriente, Jesús María; y al sur, Izazaga, con lo que se lograría una circulación de importancia a su alrededor. Los recursos para “valorizar el primer cuadro como el núcleo urbano central” consistían en adoptar medidas, tales como aumentar los espacios libres y abiertos y los parques y jardines; controlar el tráfico y la circulación de vehículos; reducir la densidad de la población (descentralización); reglamentar la altura de los edificios; impulsar el uso habitacional; utilizar los terrenos baldíos y reglamentar su uso; y arreglar la Plaza Mayor. Asimismo, propone la aplicación de una “cirugía radical”, queriendo con ello decir que habría que abrir callejones y eliminar obstrucciones a la circulación, con el fin perfeccionar el ajedrezado, tanto por razones estéticas como circulatorias. Finalmente, la forma se conservaría y la cuadrícula se afinaría.

CIRCUNVALACIONES

Los bulevares de circunvalación se basan en el planteamiento que el teórico Eugène Hénard propusiera para capitales europeas, como Moscú, París, Londres y Berlín; en esos diagramas destacan patrones radiales y de circunvalación, resueltos a manera de glorieta

³ Raymond Unwin, “El trazado de las arterias principales. Su establecimiento y arreglo”, en *Planificación*, t. 1, núm. 10, junio de 1928, p. 11.

⁴ La exclaustación de bienes de la Iglesia trajo la primera transformación del trazo cuadrículado, más no afectó la forma ortogonal. En el porfiriato hubo prolongaciones y ampliaciones; y a partir de las propuestas de Contreras, en 1933, se inició otra etapa de alineaciones, ampliaciones y prolongaciones de calles en la cuadrícula.

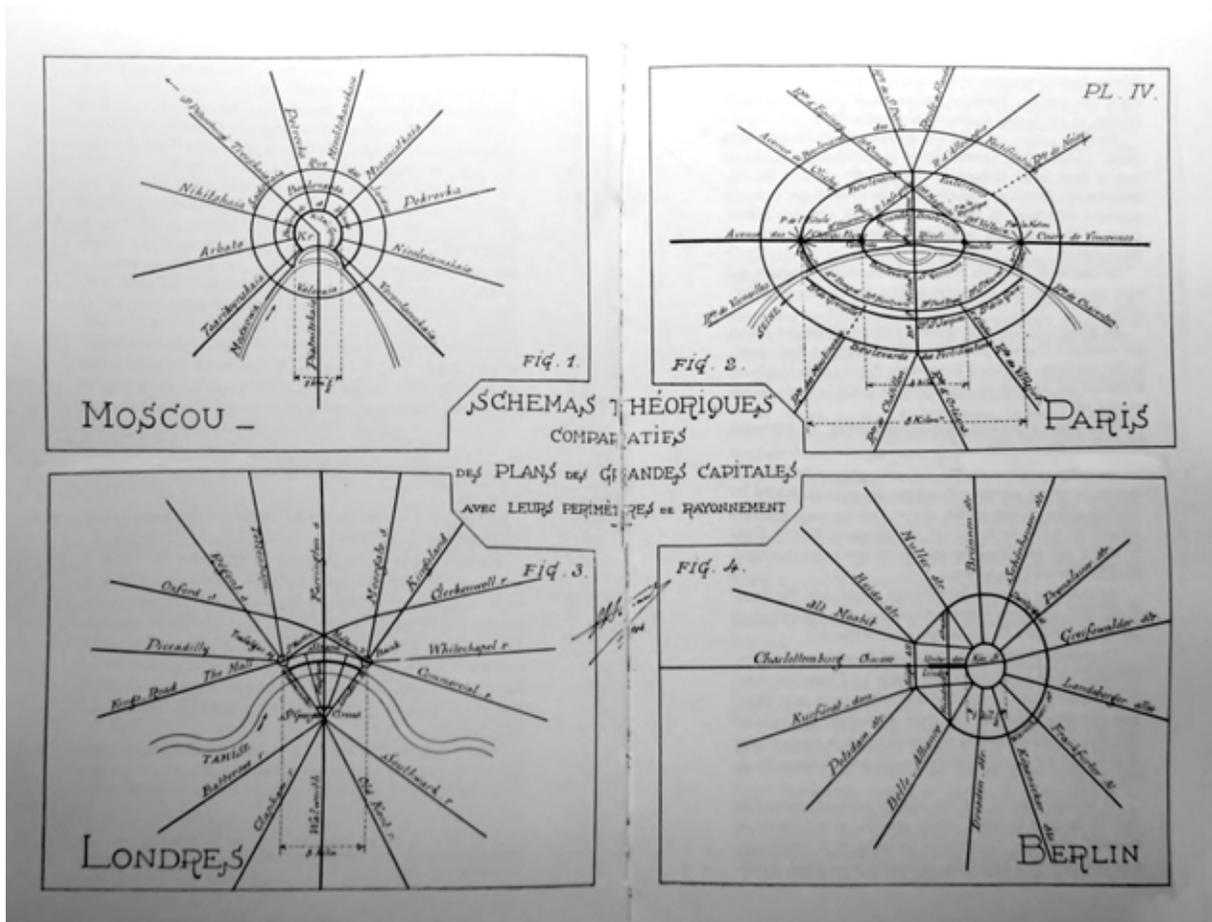


Figura v.5. Eugène Hénard. Esquemas teóricos comparativos de los planos de grandes capitales, con bulevares de cintura y perímetros radiales: Moscú, París, Londres y Berlín. En *Études sur les transformations de Paris*.

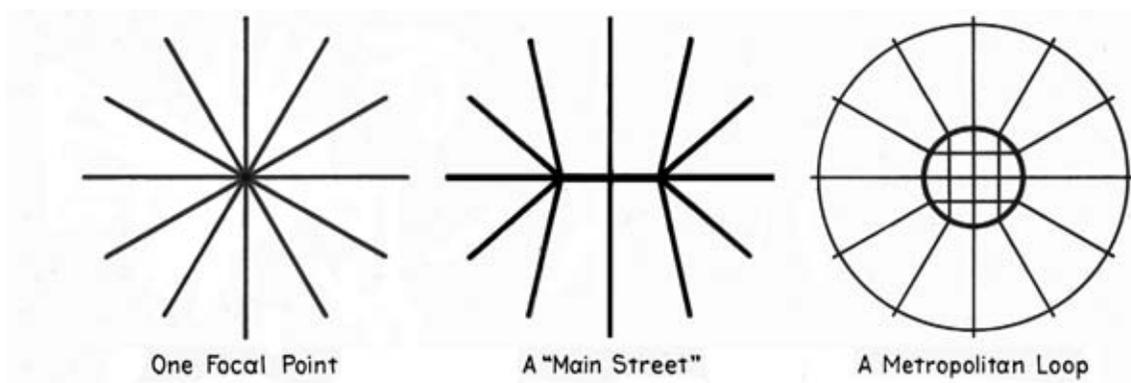


Figura v.6. Diagrammatic presentation of various types of highway systems. En *Regional Plan of New York and its Environs*.

(*roundabout*), en donde convergen diagonales.⁵ (Figura v.5) En la propuesta mexicana no existen esas diagonales —radiales—, ni esa convergencia, sino prolongadas y amplias avenidas, que cruzan las circunvalaciones en dirección norte-sur y oriente-poniente, mismos elementos utilizados —emparrillado, circunvalaciones y transversales—, en el sistema de caminos de la región de Nueva York, representados en el *Regional Plan of New York and its Environs*, entre ellos: *Diagrammatic Presentation of Various Types of Highway Systems. Metropolitan Loop* (Figura v.6), *Application to a Map of New York Region of the Diagrammatic Scheme for Ways of Communication* (Figura v.7) y *Key Plan for Progress Circumferential Highway Routes* (Figura v.8).

Si bien, las circunvalaciones del Distrito Federal tienen como función principal la conexión entre las partes y el control del flujo vehicular, éstas serán fundamentales en la composición y en la reorganización de la expansión. Así las colonias y fraccionamientos que crecieron como por generación espontánea, alrededor del centro, ahora están articulados, contenidos y regulados.

El bulevar de circunvalación interior (Manuel González, Balbuena, Chimalpopoca e Insurgentes), cuyos límites variaron poco, acotará la zona que el urbanista llamó monumental tradicional, en la que se encontraban los principales edificios de gobierno, los centros cívicos tradicionales y las casas comerciales más importantes. A la par, operará como desahogo “en la periferia del corazón de la ciudad, permitiendo el paso de vehículos alrededor del núcleo central, sin tener que pasar por el centro de la ciudad...”⁶ y como lugar de convergencia de las entradas carreteras.

Los límites del bulevar de circunvalación exterior apenas si variaron, y el arquitecto se refirió muy poco a él. La trayectoria del trazado en el *Estudio Preliminar 1932* va por todo el río de la Piedad, sube por el

oriente, rodea el parque Balbuena, pasa al extremo poniente del Puerto Aéreo, sigue hacia el norte para unirse con el río del Consulado, corre por toda la ruta del río, baja por el río la Verónica, pasa al lado de Chapultepec, cruza Tacubaya y cierra en el río Becerra-Piedad. Este circuito recuerda la propuesta de Miguel Ángel de Quevedo, al que ya nos hemos referido, semejante en su forma y recorrido, pero diferente en su función, ya que la circunvalación del ingeniero era rodear la expansión con un cinturón arbolado (*greenbelt*). Otro documento que evoca ese contorno diseñado, también con diferente propósito, es el representado en el *Plano de la Municipalidad de México 1899, según decreto del 28 de 1899 de división interior del Distrito Federal conforme al proyecto formado por el C. Secretario de Gobierno, Lic. Ángel Zimbrón*,⁷ que funciona para circunscribir la municipalidad de México, lo cual sugiere que Contreras tomó los límites políticos de esa demarcación como base del bulevar de circunvalación exterior, que eventualmente, seguía las trayectorias de los ríos de la periferia:

...a partir por el norte, del puente situado en la calzada de la Villa de Guadalupe, sobre el río del Consulado, continúa al oriente por todo este río hasta el punto en que antiguamente se unía al Canal de San Lázaro, para ir que aquí hacia el sur en línea recta al punto llamado Santa Cruz, y de aquí al llamado Tesoro; de allí hacia el poniente, por el punto llamado Atlazolpan, hasta encontrar el Canal de la Magdalena, continuando río arriba por el de la Piedad, hasta el punto en que se llega al potrero llamado Trojes de la Condesa: de este punto se traza una línea recta hacia el noreste hasta aquel en que, sobre la Calzada de Chapultepec a Tacubaya, desemboca el camino conocido con el nombre de camino de Madereros, continuando por él hacia el poniente, hasta llegar al camino que conduce de los Morales a Tacubaya, dejando dentro el rancho de la Hormiga y siguiendo por dicho camino hacia el norte hasta el río de los Morales, para continuar por éste en sentido de la corriente hasta unirse al del Consulado y seguir por él con sus diversas inflexiones, pasando por la Tlaxpana, hasta

⁵ Ver: John W. Reps, *Urban Planning 1794-1918. An international Anthology of Articles, Conferences, Papers, and Reports*, <http://www.libray.cornell.edu/Reps/DOCS/Henard/Cities>. Consultada el 19 de abril de 2012.

⁶ Carlos Contreras, “Los problemas de la ciudad de México. La rama norte del primer anillo de circunvalación”, en “Sección Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novedades*, 18 de septiembre de 1949, p. 8.

⁷ Fue publicado en la *Memoria documentada de los trabajos municipales de 1899, formada por el secretario Lic. Juan Bribiesca*, México, Tip. y Lit. “La Europea” de J. Aguilar Vera, ca. 1900.

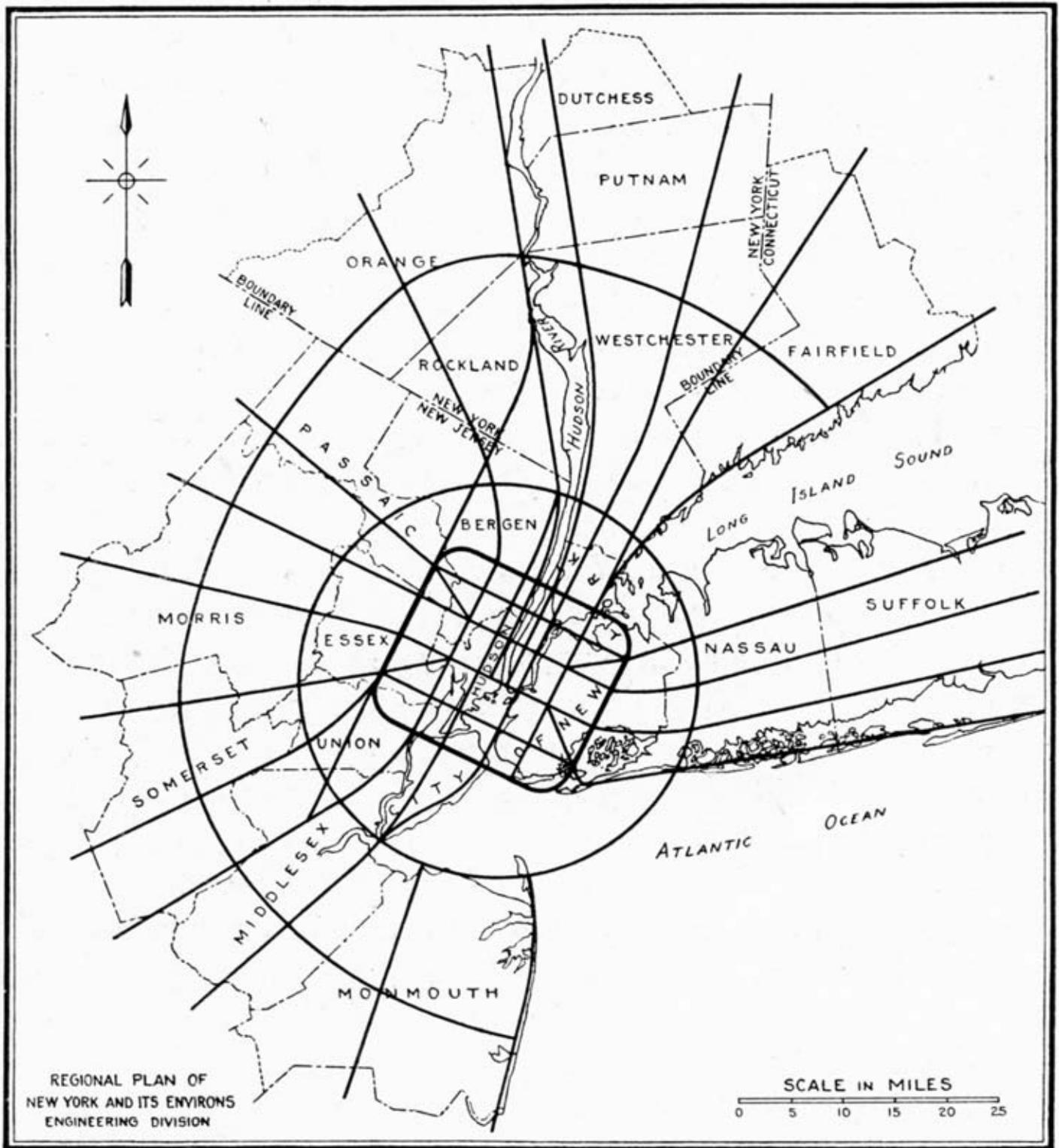
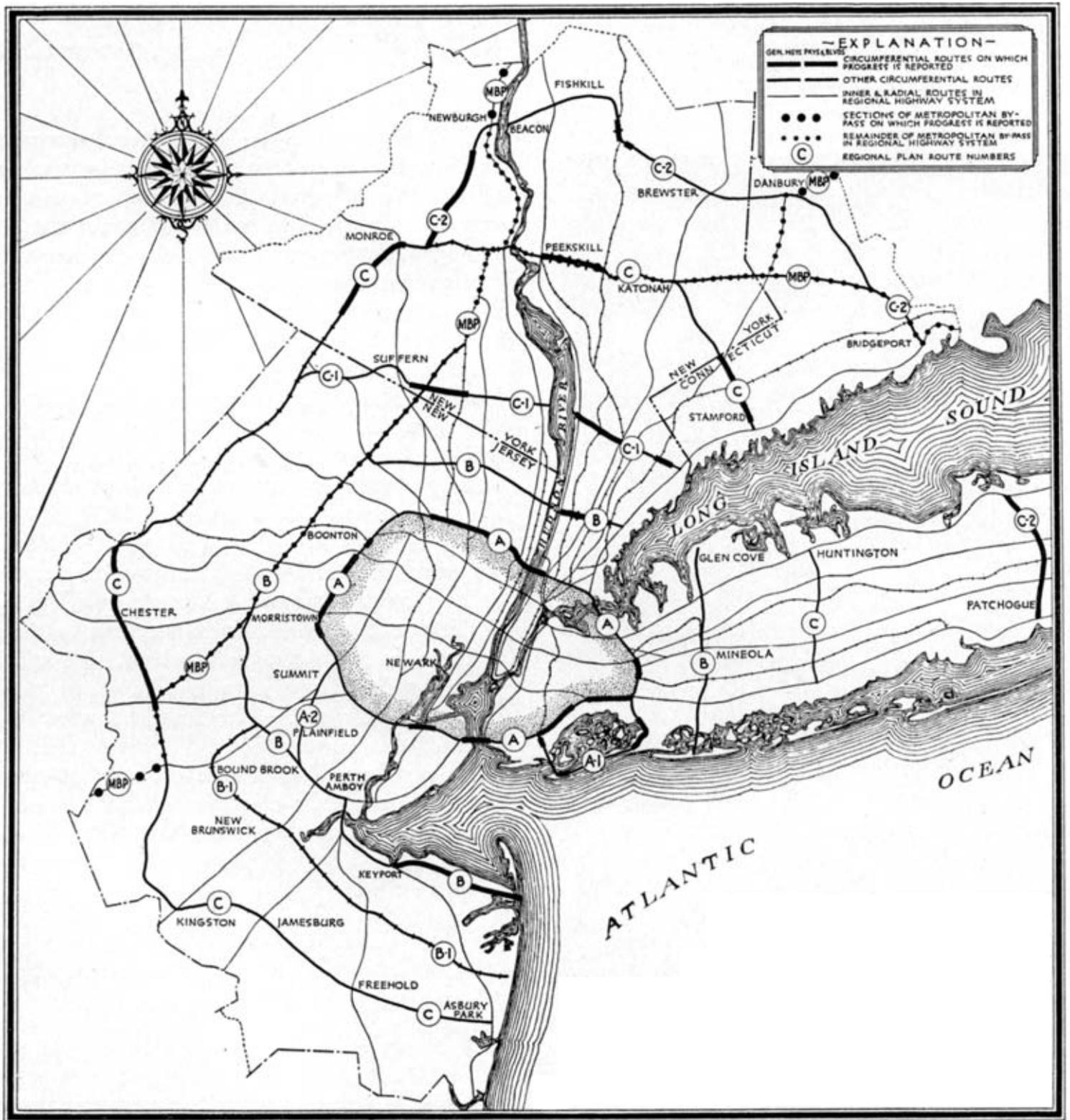


Figura v.7. Application to a Map of New York Region of the Diagrammatic Scheme for ways of communication. Traffic, Transit, and Transportation. En Regional Plan of New York and its Environs.



▲ Figura v.8. *Key Plan for Progress on Circumferential Highway Routes, 1928-1932.* En *Regional Plan of New York and its Environs.*

► Figura v.9. *Plano de la Municipalidad de México, 1899.* En *Memoria documentada de los trabajos municipales de 1899.*

MUNICIPALIDAD DE MÉXICO

Segun decreto de 28 de Julio de 1899, de división interior del Distrito Federal, conforme al proyecto formado por el C. Secretario de Gobierno Lic. Angel Zimbrón.



NOTAS

- Este plano ha sido construido con datos:
- 1°—De la Carta hidrográfica de la Comisión del Valle, dirigida por el Señor Ingeniero D. Francisco Díaz Covarrubias, en 1862.
 - 2°—De la reducción a 1:50,000 del plano levantado por la Comisión Hidrográfica de la región del Suroeste del Valle, bajo la dirección del Señor Ingeniero D. Guillermo B. y Puga, en 1897.
 - 3°—De los croquis que para definir el lindero Sur de la Municipalidad de Guadalupe Hidalgo, ha levantado la Comisión de Catastro actualmente, cuyos croquis van aquí marcados con líneas punteadas, inmediatas al Rastro y Atepetlla.
 - 4°—Del plano oficial de la Ciudad de México de 1891, con algunas adiciones en las Colonias, á fin de ponerlas al día aproximadamente con datos tomados en el terreno y
 - 5°—De los trazos de los Ferrocarriles de Xico y San Rafael, Cuernavaca y Pacifico, y algunos de los del Distrito.

DIVISION POLITICA

La Municipalidad de México se divide en 8 Cuarteles mayores ó Demarcaciones. Cada cuartel mayor comprende 4 cuarteles menores.

ESCALA: 1:50.000:

MÉXICO, AGOSTO DE 1899

COMPILÓ Y CONSTRUYÓ

Angel Zimbrón

Este plano se publica como ilustración de la Memoria Municipal de México en 1899, con autorización del Gobierno del Distrito Federal.

llegar al puente [calzada de la Villa de Guadalupe, sobre el río del Consulado] de que se hizo mérito al principio de la descripción de la línea.⁸

La diferencia de los espacios comprendidos entre el *Plano de la Municipalidad de México 1899* y el *Estudio Preliminar 1932* es que éste no incluye Chapultepec, el río de los Morales, la Anzures, ni Molino del Rey, en el poniente.

Más allá de las dos circunvalaciones que con la cuadrícula estructuran la expansión de la ciudad, otros semicírculos, menos amplios, que se articulan con el bulevar exterior, forman circunvalaciones periféricas para futuros crecimientos y como reservas arboladas. (Figuras III.13, VII.4 y VII.8) El que está más en la periferia, de acuerdo con Contreras, se formaría “por la avenida que sustituya al río de Churubusco, por la calzada de Guadalupe a Azcapotzalco y atravesando, enseguida, la colonia de las Lomas de Chapultepec para unirse de nuevo con el traza del río del Churubusco.”⁹

En resumen, la circunvalación interior limitará la llamada zona monumental, la cual incluye la traza y sus alrededores. La exterior comprenderá la primera la expansión, surgida en el porfiriato, con sus colonias hoy tradicionales y edificios públicos que, en esos años, se localizaban en las afueras de la ciudad, como la Penitenciaria, el Hospital General, el Hospicio de Niños y el Museo de Geología, además de urbanizaciones recientes, como el Parque Balbuena. La tercera circunvalación contiene los servicios ferrocarrileros y la zona industrial y de vivienda obrera, al norte y norponiente; el Puerto Aéreo y el Peñón, al oriente; y áreas habitacionales, al sur. Una cuarta circunvalación incluye áreas agrícolas, reservas forestales o espacios apartados para futuras expansiones o extensiones de la ciudad.

EJES NORTE-SUR Y ORIENTE-PONIENTE

Fundamentales en el sistema concebido por Contreras son las prolongadas y amplias avenidas, que cruzan la ciudad en sentido norte-sur y oriente-poniente, que al seguir tanto las calzadas prehispánicas como el *cardo* y *documano* romano ofrecen una cuadrícula mayor. Contreras indicaba que con ello creaba, así, nuevos, mejores y más extensos sistemas de calzadas y avenidas como distribuidoras del tráfico. Por ello, esas avenidas cruzan la ciudad, articulando sus partes, siendo las norte-sur las más acentuadas. Ese concepto de continuar el esquema vial prehispánico le permite llevar el esquema cuadrículado central a una escala mayor. Así, las líneas rectas, prolongadas y amplias, norte-sur y oriente-poniente, recuerdan las grandes avenidas estadounidenses, en particular las que forman el emparrillado neoyorkino.

A diferencia de las circunvalaciones que contribuirían a la reorganización del espacio urbano, estas vialidades, básicamente, intercomunicarán y articularán los espacios viejos y nuevos, facilitarían la comunicación directa entre dos puntos cualesquiera y cruzarían la ciudad.

Finalmente en los trazos básicos propuestos por Contreras destacan como elemento innovador las circunvalaciones, que ofrecerán una estructura racional y pragmática a la mancha urbana, separando la ciudad ya constituida —la ciudad histórica—, de los nuevos barrios que se formaron a su alrededor. Reúne, así, novedad y tradición.

Otra noción novedosa fueron las vías-parque (*parkways*), con un sello propio, ya que como hemos visto, sus características y funciones variaban. En Estados Unidos las construían a modo de una carretera escénica, que combinaba las características del parque y de la carretera (carretera-parque, vía arbolada); como carreteras de acceso limitado, sólo para el tránsito de coches privados y diseñadas para ofrecer una experiencia placentera durante el recorrido; y como medio de acceso a áreas residenciales y parques públicos. Las planteadas para el Distrito Federal fueron concebidas por Quevedo como “avenidas de paseo”. En Contreras había dos aplicaciones, siempre en la periferia; en una, su trazo comprendía dos calzadas paralelas de importancia, diseñadas como un espacio camellón y eran cortas, porque aprovechaba vías

⁸ “Ley de división de límites de la Municipalidad de México de 28 de julio de 1899”, en *Memoria documentada, op.cit.*, pp. 331-332.

⁹ Carlos Contreras, “La planificación de la ciudad de México”, en *Planificación*, t. II, núm. 2, ene-mzo. 1934, p. 30.

existentes, precisamente por su afán de no demoler ni destruir; en otra, de una extensión considerable, las vías-parque formaban los bulevares de circunvalación, interior y exterior.

A propósito de su extensión

En cuanto al diámetro de los bulevares de circunvalación y la largura de las calzadas y avenidas, sólo podemos conocerlos por la escala señalada en los planos. Respecto al ancho, se cuenta con escritos y esquemas, preparados por el mismo Contreras, ya que una constante en los proyectos urbanísticos fue la definición de las tipologías de calles y avenidas de la ciudad, representadas en secciones transversales.¹⁰ El arquitecto analizó las del Distrito Federal, considerando el Paseo de la Reforma como el de mayor anchura; calzadas como la de la Exposición, Chapultepec y Jalisco tenían 40 m; la calzada Tacuba, 25 metros, lo mismo Bucareli. (Figura v.10)

En un estudio propuso esta clasificación: tráfico en un sentido (6 m), en dos sentidos (10 m), en dos sentidos con estacionamiento de una hilera en batería (16.50 m), avenida de cuatro carriles con tráfico en ambos sentidos (18 m), tráfico en ambos sentidos con estacionamiento de una hilera en batería a uno y otro lado (26 m), avenida de ocho carriles con tráfico en ambos sentidos (40 m) y avenida de ocho carriles, tráfico en ambos sentidos con estacionamiento de una hilera en batería a cada lado (45 m). (Figura v.11)

En otro dibujo cambian las dimensiones, siendo de mayor a menor amplitud: el “gran bulevar” (71 m), la calzada procesional (31 m), el bulevar (30 m), avenidas (24 m), vías principales (12 m), vías secundarias (5 m), “la carretera México-Valle por Amanalco” (derecho de vía de 15 m a ambos lados del eje), “unión de la carretera de México al fraccionamiento” (18 m). (Figura v.12)

Al aplicar Contreras esas tipologías al Distrito Federal encontramos que el ancho de las arterias que limitarían la cuadrícula sería de 45 metros; lo mismo que los ejes norte-sur (p. e. San Juan de Letrán e Insurgentes); los bulevares de circunvalación entre

60 y 100 m; esta última extensión, cuando eran proyectados como vía-parque.

CONSIDERACIONES SOBRE LOS ESTUDIOS GENERALES

Por lo anteriormente dicho, en los estudios generales de Contreras —1927, 1930 y 1932 y los que proyectará en 1937 y 1938—, los trazos básicos tendrán varias funciones, como estructurar, comunicar, articular, ordenar y controlar la ciudad antigua, la nueva y la futura, realzando algún aspecto en cada estudio. En *Planificación de la ciudad de México 1927* (Figura III.15), que comprende sólo la zona central, limita la expansión y unifica los trazos de las nuevas colonias. En el *Estudio Preliminar 1932* (Figura v.4) hay una clara intención de distinguir la zona urbanizada, para diferenciarla de las futuras expansiones, mientras que en el *Sistema Arterial 1930* (Figura v.1), por medio de una profusión de vialidades, articula los diferentes espacios y propone una comunicación fluida. Con ellos, además de resolver los problemas de comunicación, Contreras ofrece respuesta inmediata al incesante y desordenado crecimiento que agobiaba a la capital, lo articula y le da una forma. Con el diseño organiza, integra sus partes, y distribuye y controla el tráfico, a pesar de tenía poca libertad para proyectar cambios, extensiones y ampliaciones, en la zona más densamente poblada, por lo que el arquitecto advertía que sólo daría respuesta a la expansión anárquica, con un diseño de trazos básicos de partido, ofreciendo un sistema vial racional y eficiente. Y esto es lo que hace por medio de sus trazos básicos. Ese pulpo sobre el mar mediterráneo, ese vientre hambriento y ese organismo enfermo, formas con las que fue caracterizada la ciudad años antes, con la nueva estructura crecería de manera saludable.

Finalmente, por la forma como Contreras resuelve la planificación del Distrito Federal advertimos que su pensamiento sigue estas líneas: 1) una planificación integral y con una visión regional; 2) las vialidades —lo mismo la central ferrocarrilera— serán la herramienta para ordenar el espacio urbano, articulando la ciudad antigua, la nueva y dirigir su crecimiento futuro; 3) el trazo y composición deberá constituir un “diagrama noble y lógico”;

¹⁰ Raymund Unwin, “El trazado de las arterias principales. Su establecimiento, su arreglo”, en *op.cit.*, pp. 10-13.

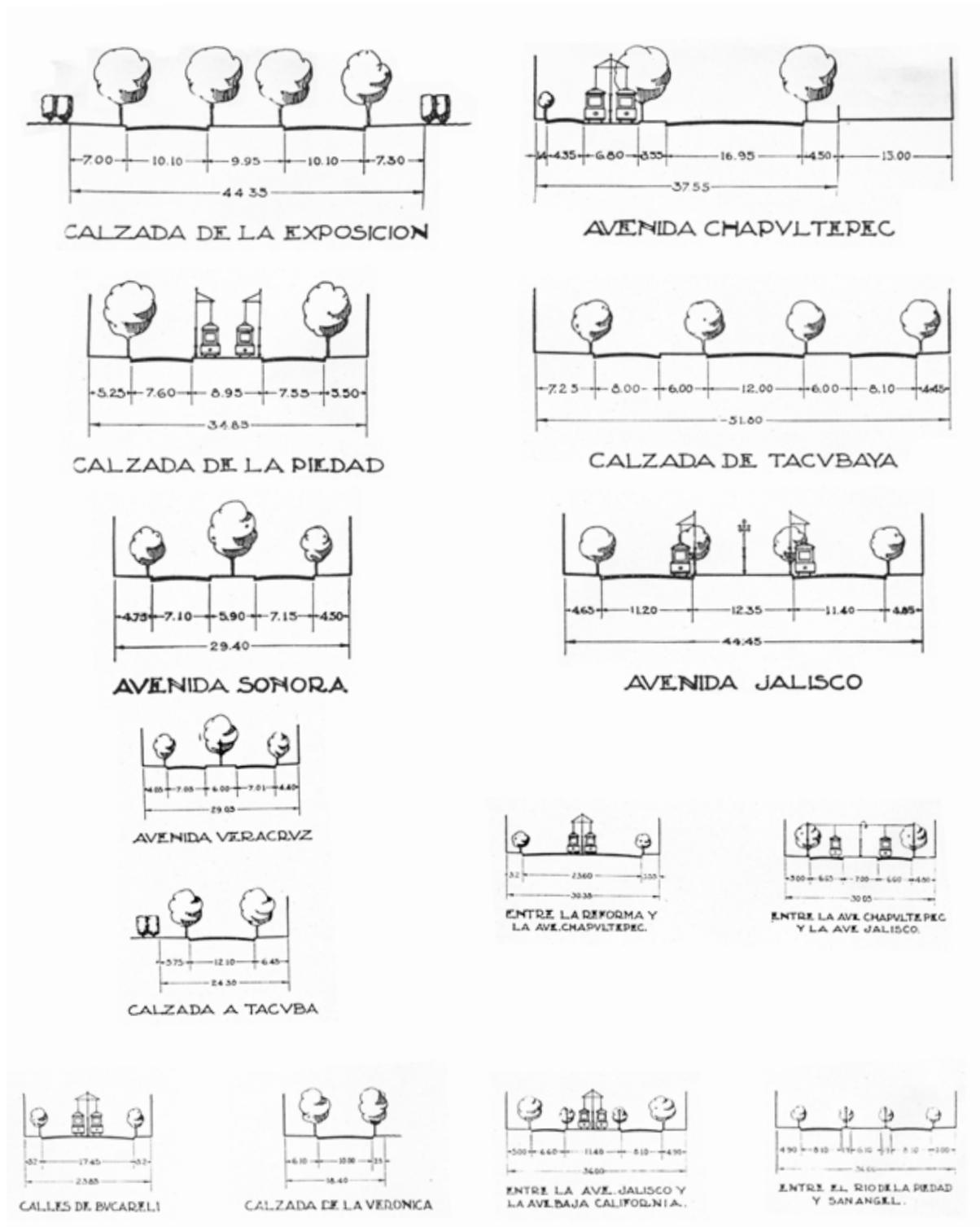
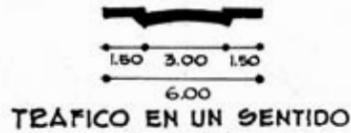


Figura v.10. Tipos de calles y avenidas del Distrito Federal. Secciones transversales, ca. 1927. En revista *Planificación*.

~ SECCIONES TIPO DE CALLES Y AVENIDAS ~



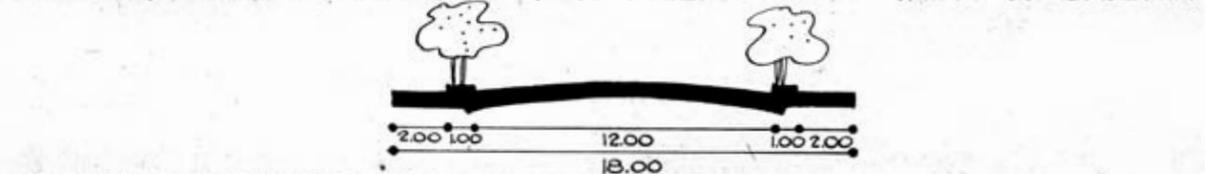
TRAFICO EN UN SENTIDO



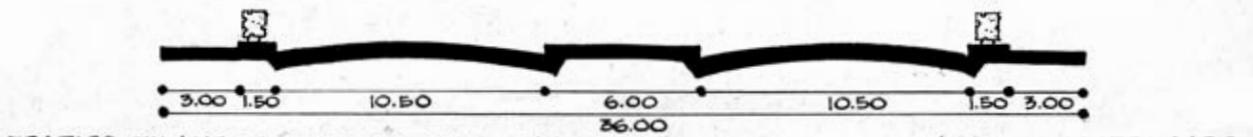
CON TRAFICO EN DOS SENTIDOS



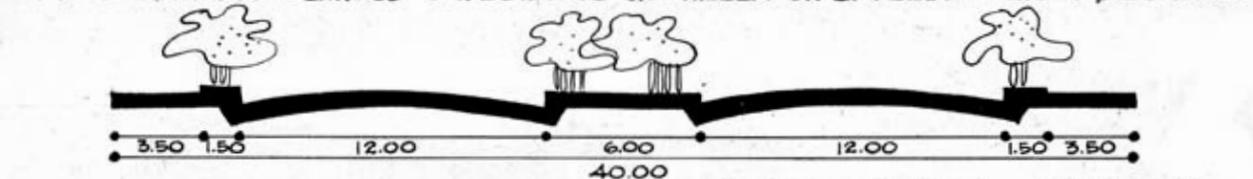
TRAFICO EN DOS SENTIDOS CON ESTACIONAMIENTO DE UNA HILERA EN BATERIA



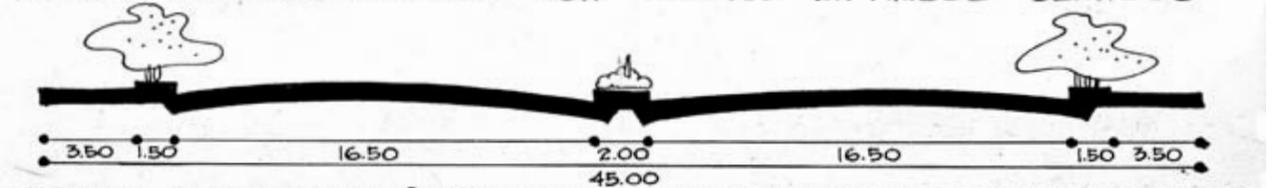
AVENIDA DE CUATRO CARRILES CON TRAFICO EN AMBOS SENTIDOS



TRAFICO EN AMBOS SENTIDOS CON ESTAC. DE UNA HILERA EN BATERIA A UNO Y OTRO LADO



AVENIDA DE OCHO CARRILES CON TRAFICO EN AMBOS SENTIDOS



TRAFICO EN AMBOS SENTIDOS. 8 CARRILES CON ESTAC. DE UNA HILERA EN BATERIA A CADA LADO

Figura v.11. Carlos Contreras. Corte transversal de tipos de calles y avenidas, ca. 1928. Tomado de fotografía. ACC.

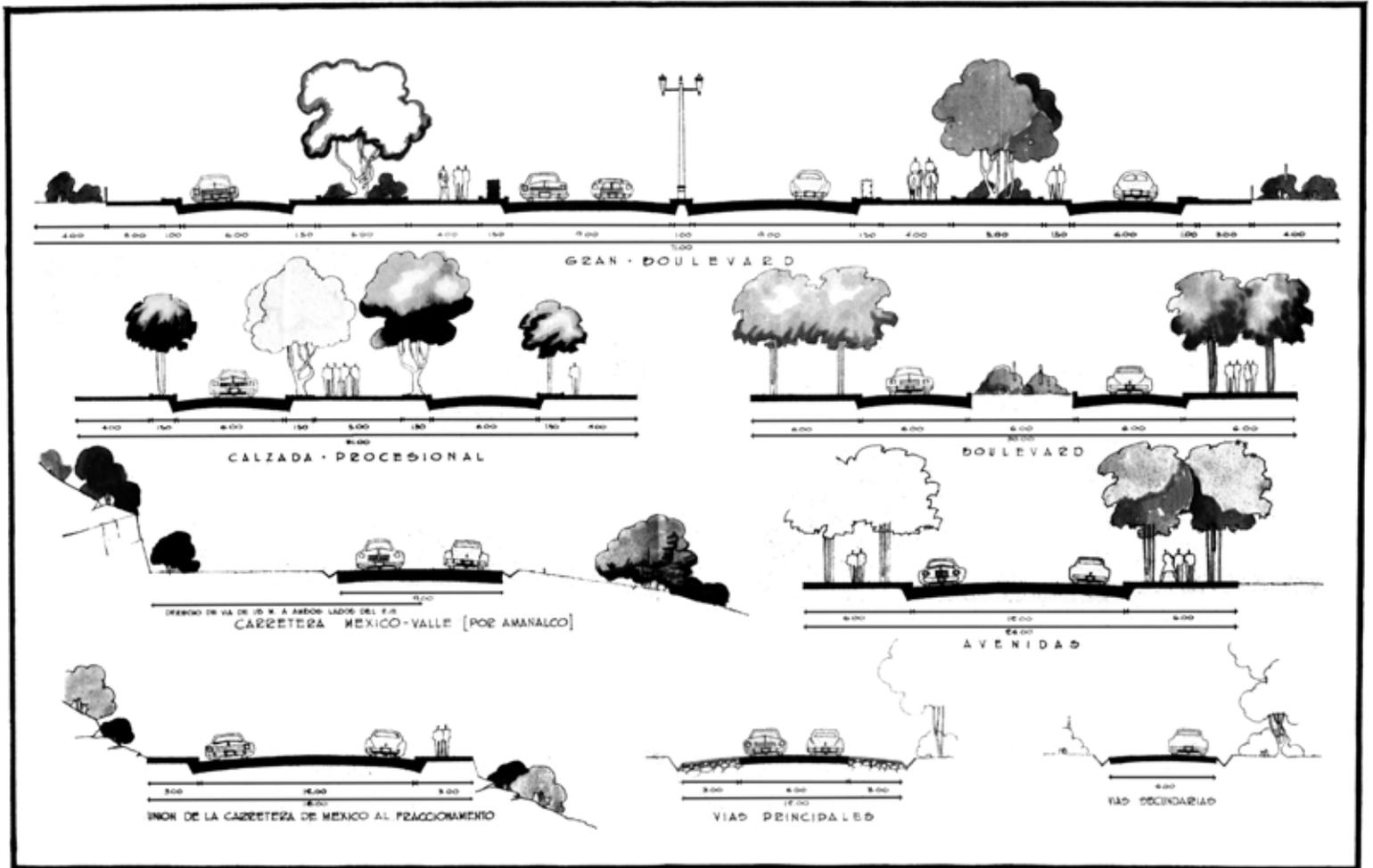


Figura v.12. Carlos Contreras. Propuestas de tipos de calles y avenidas para el Distrito Federal, ca. 1930. 40 x30 cm. Lápiz y acuarela. ACC.

4) el aprovechamiento de las vías existentes, uniéndolas o articulándolas; 5) la propuesta circulatoria parte de la realidad y poco es lo nuevo que diseña; 6) canaliza ríos y utiliza ampliamente las vías férreas; 7) la intervención por zonas es desigual: en la zona norte y norponiente desarrolla todo nuevo. Recordemos que desde 1927 trabajó ese espacio que, a su parecer, estaba en “un estado de absoluto abandono”, destacando las propuestas para la Plaza de Peralvillo, que funcionaba como eje de desarrollo hacia el norte, oriente y poniente. En la zona poniente, una superficie de gran calidad ecológica, buena infraestructura, sólo sitúa la Ciudad Universitaria, ya que estaba ocupada por el fraccionamiento de las Lomas de Chapultepec, el Paseo de Reforma con las colonias a

sus costados y el fraccionamiento Hipódromo Condesa. Al surponiente emplazó un nuevo proyecto que ocupaba una extensa superficie, entre avenida Insurgentes, calzada de Tlalpan, río de La Piedad (bulevar exterior), río de Churubusco (tercer bulevar), con el fin de articular las diferentes colonias fraccionadas o en vías de. Al oriente, que era una zona de difícil acceso, con deficiente infraestructura y afectada ambientalmente por el Lago de Texcoco, el interés del urbanista se centró en el Parque Balbuena, en el puerto aéreo y en la salida a la carretera de Puebla. Aunque los estudios van destinados a todo el Distrito Federal y a su periferia norte, los proyectos parciales más importantes se dirigieron a las zonas menos favorecidas, geográfica y urbanísticamente hablando.

❧ PROYECTOS Y OBRAS PARCIALES ❧

Además de los planos de conjunto, la Comisión de Programa desarrolló una serie de estudios parciales, que prepararían el camino para una posterior planificación integral del Distrito Federal. A continuación, se reseñan los elementos generales de algunos de ellos.

SISTEMA VIAL

Para resolver el problema del tráfico, de las vías de comunicación y de los medios de transporte, Contreras sugería un estudio coordinado y completo de todos los elementos que los integran, con el fin de lograr una solución que incluyera la Cuenca de México; las acciones inmediatas serían la solución de:

...las vías de comunicación de entrada y salida a la ciudad y las facilidades de tráfico y de medios de transporte, dándole a cada una posibilidades de localización: la presente estación en Colonia, la estación de Buenavista o bien al norte en el eje de San Juan de Letrán, prolongado hasta el Camino de Ronda hacia el norte, o aun quizá hasta el Río Consulado —convertido en Bulevar de Circunvalación al desaparecer por la construcción de la Presa de San Joaquín hasta el Río de los Remedios— el mismo cuidadoso estudio procurando obtener en cada caso la solución más monumental, más adecuada y más práctica posible y siempre colocando en primer término el problema esencialmente “ferrocarrilero” en cuanto a eficiencia, mejoramiento y facilidades de transporte y de tráfico, facilidades de desahogo, respeto a zonas ya edificadas, localización de la zona industrial principal de la ciudad.¹¹

¹¹ *Informe que presentan los suscritos a los C. C. Secretarios de Hacienda y Comunicaciones y Obras Públicas, y al jefe del Departamento del Distrito Federal*, 20 de diciembre de 1929, firmado por Felipe Sánchez, Ricardo Chávez, Silvano Palafox y Carlos Contreras, mecanuscrito de fecha 20 de diciembre de 1929. acc.

Entre las obras realizadas por la Comisión de Programa estaban la adquisición de un terreno en las Lomas de Chapultepec para la construcción de la Ciudad Universitaria; el arreglo y la prolongación de Ramón Guzmán (Insurgentes centro y norte), la ampliación de calzada de Guadalupe; la ampliación y prolongación de la calzada Chapultepec Morales; la prolongación y ampliación de la calzada de la Piedad; el ensanche de la calzada de los Morales y su prolongación, desde Tacuba a Chapultepec, a través de la colonia de la Verónica hasta unirse con las calles de las Artes, con el fin de obtener, en línea recta, una calzada de 7.5 km; y la creación de una avenida de 52 m de ancho desde el camino de Puebla hasta el Puerto Aéreo.¹²

Importante fue también la conservación y creación de áreas verdes. En este rubro, se trató de impedir la tala del parque de la Testamentaria Mier y Pesado en Tacubaya, que se hizo con el fin de lotificar y vender “esos terrenos para construir casas baratas. Esta propiedad debe declararse Parque de la Ciudad de Tacubaya, inmediatamente”.¹³ Quizá la obra que más le interesaba al arquitecto fue de San Juan de Letrán, que debía convertirse en el principal eje norte-sur, a la manera de una *main street* estadounidense. En 1929, cuando se propuso la construcción del edificio “La Nacional”, la edificación no se ajustaba a la ampliación propuesta por Contreras por lo que llevó a cabo una serie de negociaciones para que fuera remetida, lo cual logró.¹⁴

Entre los estudios parciales efectuados por la Comisión de Programa destaca la *Prolongación norte de la avenida Insurgentes*, con un ancho de 60 m, que va de Paseo de la Reforma hasta desembocar en la glorieta del río del Consulado (ahora el Monumento a la Raza) y sigue por la carretera a Nuevo Laredo. Cuenta con espaciosos jardines al centro, a manera de camellón.

En el estudio *Bulevar de Circunvalación Exterior y arterias principales al noreste de la ciudad de México*, (Fi-

¹² Oficio de Carlos Contreras dirigido a Pascual Ortiz Rubio, AGN, Ramo Presidentes, Fondo Pascual Ortiz Rubio, 128/2431.

¹³ *Informe que presentan los suscritos, op. cit.* Contreras se refiere al edificio Isabel, localizado en avenida Revolución y Martí.

¹⁴ Construido por el arquitecto Manuel Ortiz Monasterio, el edificio “La Nacional” fue terminado en 1932 y considerado el primer rascacielos de la ciudad.



Figura v.13. Juan Andreu Almazán, titular de la SCOP y otros funcionarios, visitando la Presa de San Joaquín, 4 de agosto de 1931. dgst.



Figura v.14. Carlos Contreras. Proyecto para edificio gemelo de La Nacional, s. f. Tomado de fotografía. ACC.

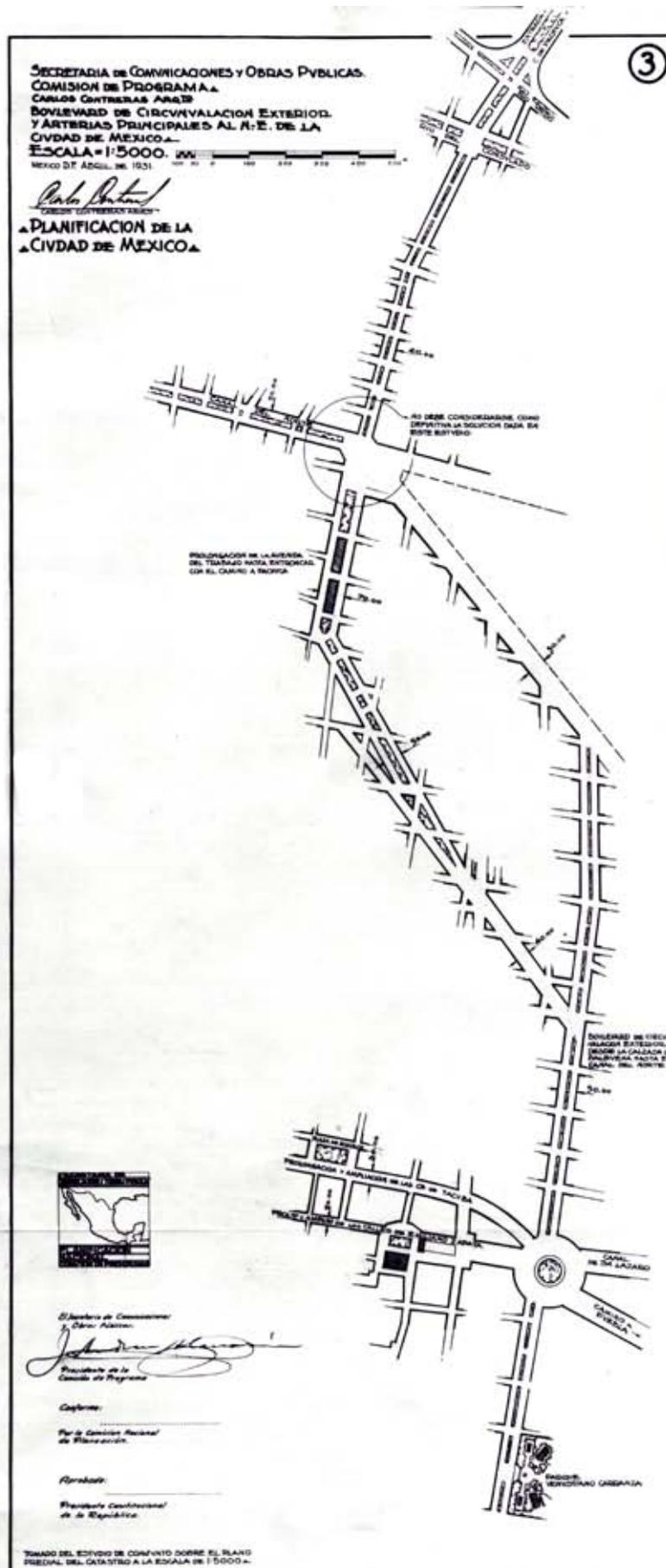


Figura v.15. Carlos Contreras. Comisión de Programa. *Bulevar de Circunvalación Exterior y arterias principales al noreste de la ciudad de México*, 1931. Escala 1:5,000. Tomado de fotografía. ACC.



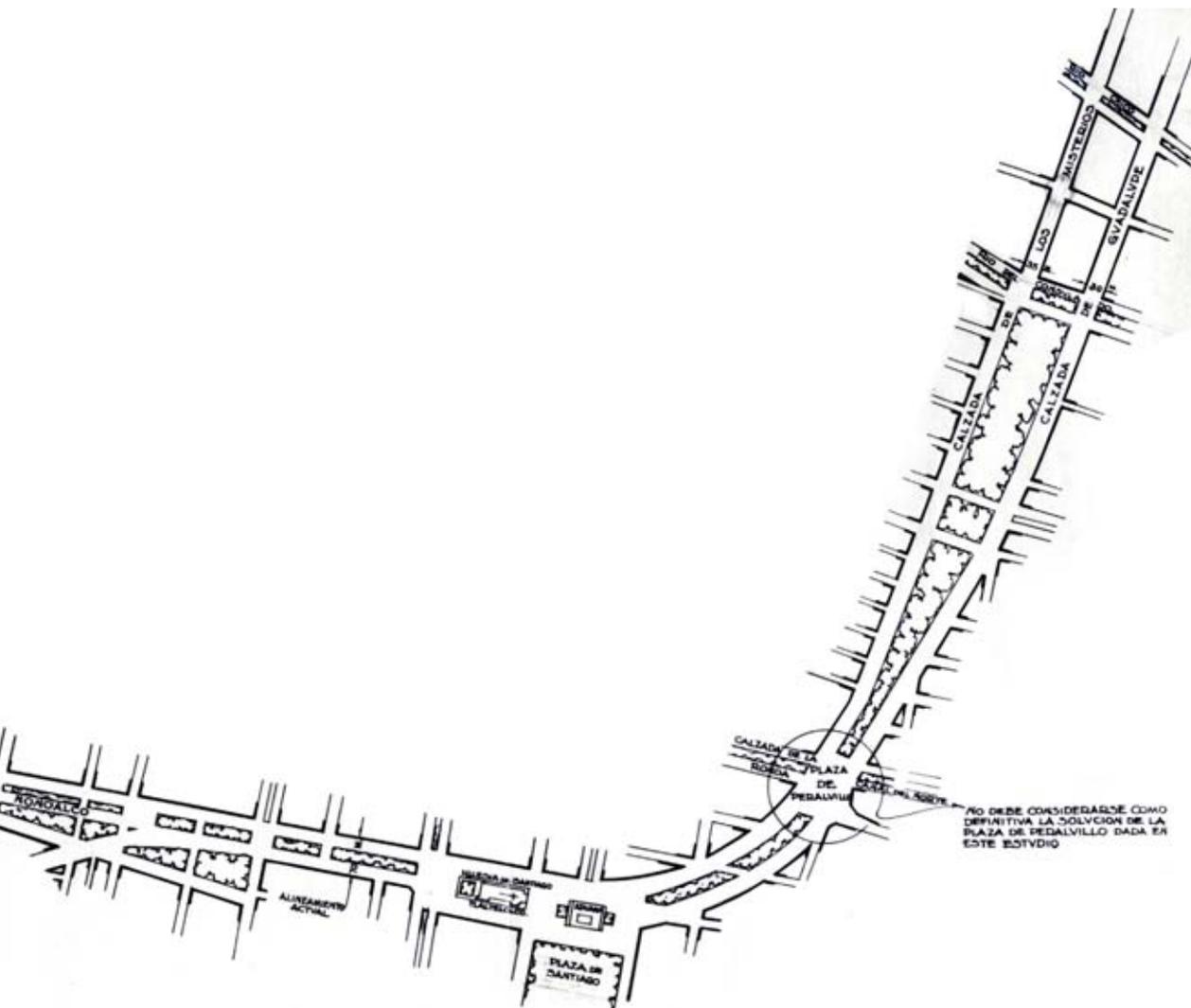
Figura v.16. Carlos Contreras. Comisión de Programa. *Ensanche de la calzada de Nonoalco y su prolongación hasta entroncar con las de los Misterios y Guadalupe*, 1931. Escala 1:5,000. Tomado de fotografía. acc.

gura v.15) una avenida jardinada corre de norte a sur, desde el camino a Pachuca, atraviesa río Consulado, Canal de Norte, y a la altura de la avenida del Trabajo se dirige en diagonal hacia el oriente para entroncar con el bulevar de circunvalación exterior y continuar hacia el sur hasta llegar al parque Venustiano Carranza.

En el *Ensanche de la calzada de Nonoalco y su prolongación hasta entroncar con las de los Misterios y Guadalupe*, (Figura v.16) de oriente a poniente, una calzada sale del bulevar de circunvalación exterior a la altura de los Gallos, corre por la calzada Nonoalco, pasa por la iglesia de Santiago y la Aduana, se desvía al norte para atravesar la Plaza de Peralvillo y tomar la vía-parque Guadalupe-Misterios. Los estudios parciales deben considerarse parte del *Estudio Preliminar 1932*.

EL CENTRO FERROCARRILERO

Uno de los proyectos más acuciosamente desarrollado por la Comisión de Programa fue el centro ferrocarrilero y nos preguntamos por qué. Una respuesta inmediata tiene que ver una constante en el urbanismo de esos años, al construir una central ferrocarrilera como centro distribuidor y organizador de una ciudad, tal como la *Grand Central Station*, ubicada en el corazón de Manhattan, un edificio monumental en mármol con una solución a la *Beaux Arts*, el cual abarcaba una extensa superficie. En los alrededores de la *Grand Central*, inaugurada en 1913, pronto se construyeron hoteles, edificios de oficinas y comerciales, incluido el Edificio Chrysler con sus 77 pisos. Al revisar las



propuestas de la central mexicana vienen a la mente varias características de la neoyorkina: la monumentalidad, la superficie ocupada, como distribuidor de bienes y servicios e implicar una renovación urbana y arquitectónica.

En la Comisión de Programa se prepararon varios estudios para su emplazamiento, entre ellos: el *Estudio esquemático No. 3 para la localización de la terminal de pasajeros de la ciudad de México*, Carlos Contreras arquitecto, México, D. F. noviembre 15 de 1929. *Eje Central y San Juan de Letrán*; el *Estudio esquemático No. 5 para la localización de la terminal de pasajeros de la ciudad de México, Perspectiva vista sur*. Carlos Contreras arquitecto consultor, México, D. F. diciembre 12 de 1929; el *Estudio esquemático No. 5 para*

la localización de la terminal de pasajeros de la ciudad de México, Perspectiva vista norte. Carlos Contreras arquitecto consultor, México, D. F. diciembre 12 de 1929; y el *Estudio esquemático No. 4 para la localización de la terminal de pasajeros de la ciudad de México, Perspectiva*. Carlos Contreras arquitecto consultor, México, D. F. noviembre 25 de 1929.

Como se explicó en el capítulo iv, la estación central de la ciudad de México tendría varias funciones; además de ser un centro distribuidor, concentraría las múltiples estaciones y las vías de los ferrocarriles dispersas; urbanizaría la zona norte que, a pesar de su poca calidad urbana y uso agrícola, concentraba la entrada a la ciudad desde el centro del país; convertirse en un polo de desarrollo de servicios, comercios,



Figura v.17. Zona de los ferrocarriles que entroncan en Buena Vista, 1932. Compañía Mexicana de Aerofoto.

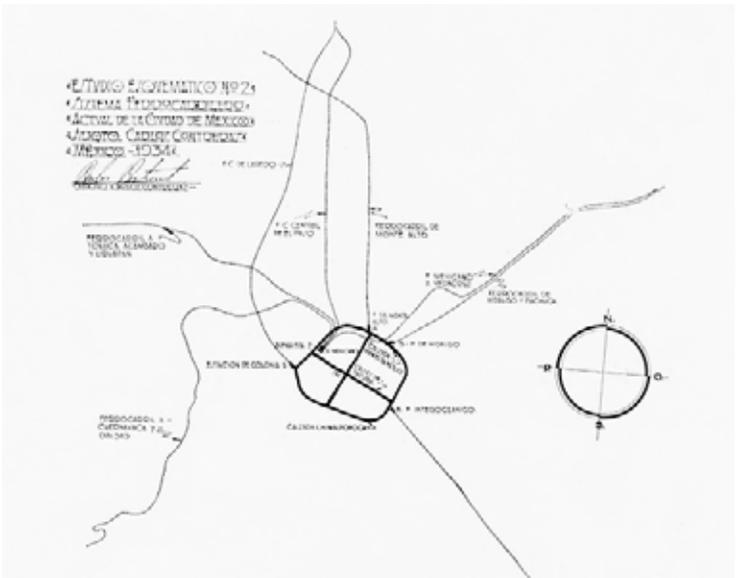


Figura v.18. Carlos Contreras. *Estudio esquemático del estado actual del sistema ferrocarrilero de la ciudad de México, incluyendo el trazo del bulevar de Circunvalación Interior y los ejes norte sur (San Juan de Letrán) y oriente-poniente (Tacuba), 1934. En revista Planificación.*

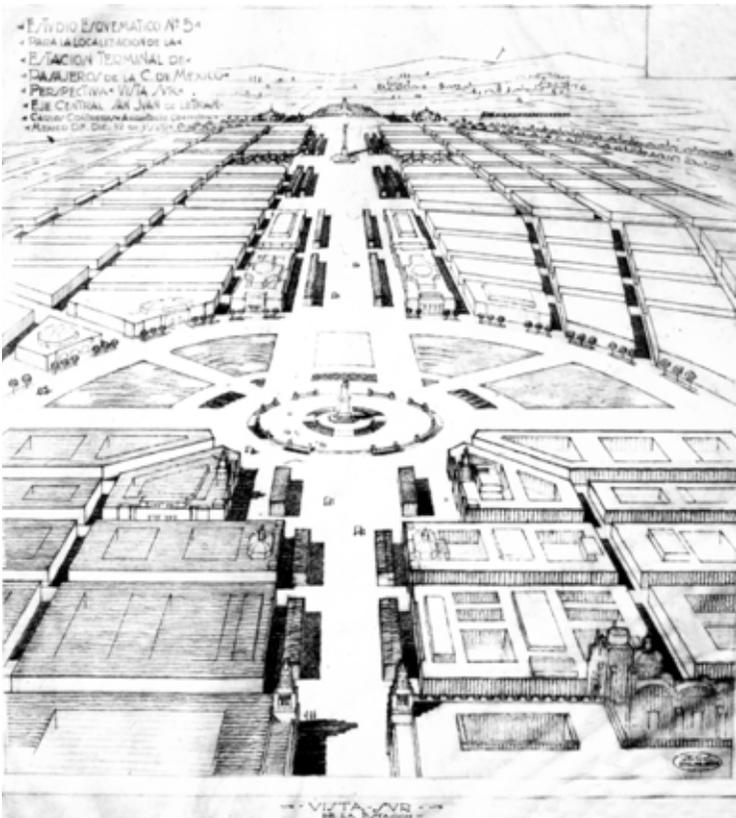


Figura v.19. Carlos Contreras. *Estudio esquemático No. 5 para la localización de la terminal de pasajeros de la ciudad de México. Perspectiva vista sur, 1929. En revista Planificación.*

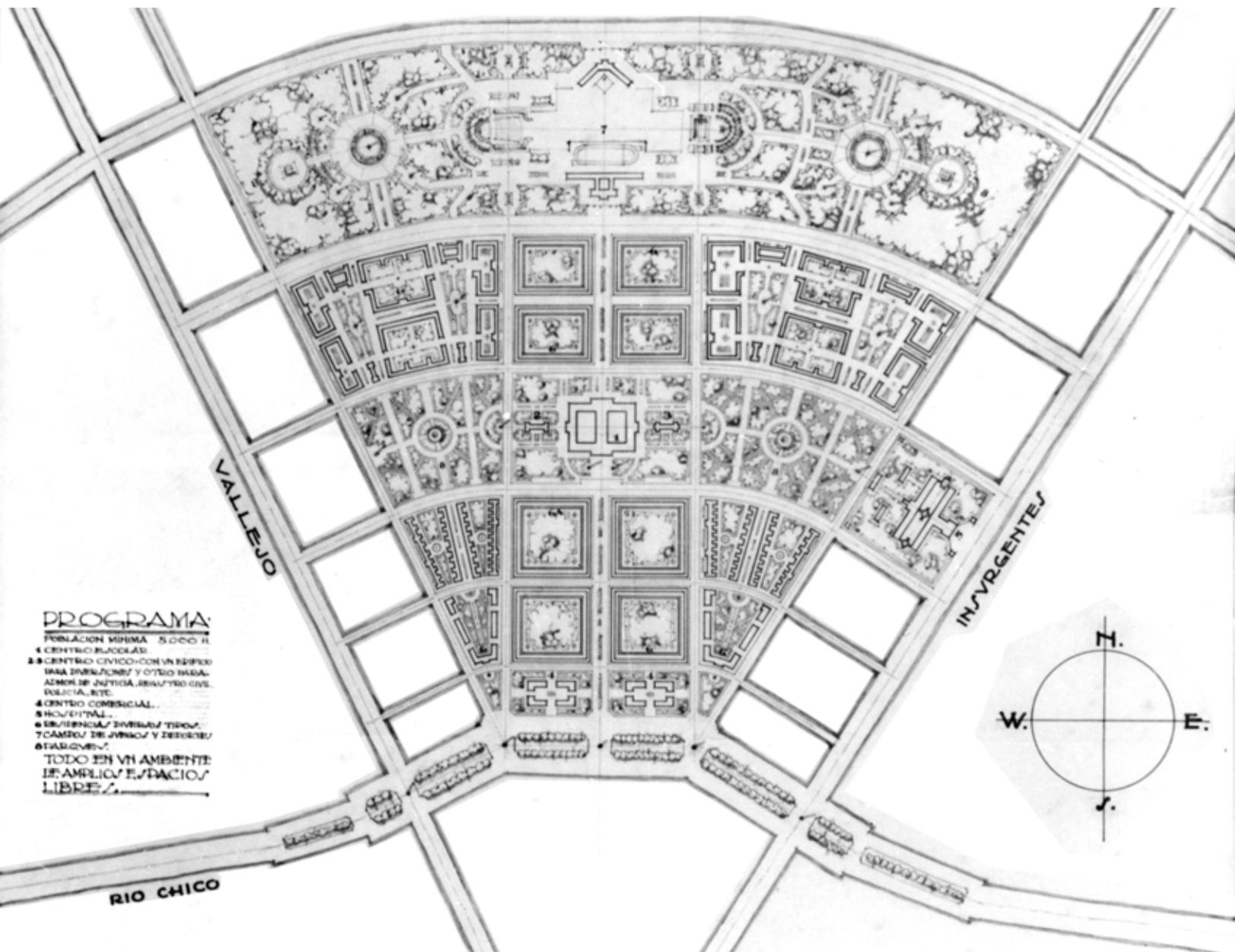


Figura v.20. Carlos Contreras. Anteproyecto para la zona residencial obrera de los Ferrocarriles Nacionales, 1932. Escala 1:5,000. En revista *Planificación*.

hoteles; y conectarse con todo el Distrito Federal, siendo su columna vertebral San Juan de Letrán, que se convertiría en avenida comercial por excelencia.

De igual forma, el centro ferrocarrilero formaba parte importante del estudio del sistema de comunicaciones y medios de transporte. Para su ejecución, el arquitecto sugería la cooperación entre las diferentes dependencias del gobierno, la de los Ferrocarriles Nacionales y las demás empresas de transporte urbano, ya que:

El problema ferrocarrilero está ligado no sólo a los problemas nacionales sino esencialmente con los múltiples y variados problemas sociales, económicos, políticos, administrativos, de dirección y cooperación de la ciudad de México. Por lo tanto, debe buscarse inmediatamente la comprensión y el apoyo de las autoridades federales y de la ciudad para iniciar y desarrollar un programa de “largo aliento” de obras públicas y de financiamiento, que ayudará, sin duda alguna, al mejoramiento de la situación económica por que atravesamos, creando mayor crédito y confianza de todos los habitantes para el Gobierno.

Es este un problema de CONJUNTO relacionado con el crecimiento de la ciudad; con el aumento de la densidad de población; con sus problemas de acceso, de circulación y de distribución de saneamiento y agua, de zonificación y de financiamiento.¹⁵

En este rubro, la Comisión de Programa logró avances notorios, que se dieron a conocer en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*.

EL SISTEMA DE TRANSPORTES

Al ser la solución del problema de los ferrocarriles una parte sustantiva del sistema de transportes, Contreras revisó y aprovechó algunos estudios anteriores, como el preparado en 1931 por los señores Wilson, Bunnell y Borgstrom para la Compañía de Tranvías de México, bajo el título “Sugestiones para la coordinación y me-

joramiento de los transportes en México”;¹⁶ entre los temas allí desarrollados se planteaba que el gobierno nombrara una comisión permanente en la que estuvieran representadas la compañía de tranvías (*Mexico Tramways*) y la Alianza de Camioneros, y que tuviera autoridad plena para la reorganización del transporte en el Distrito Federal, siendo las obligaciones de esa autoridad de transportes (a la manera de la *Port Authority* de Nueva York, encargada de aviación, ferrocarriles, camiones y sus terminales, puentes y túneles) las de estudiar las necesidades de los transportes del Distrito, designar los servicios que habrían de funcionar, especificar por qué elemento habrían de darse y establecer las cuotas que habrían de cobrarse. Además de otras propuestas para poner en orden el transporte en la ciudad, la primera tarea de esa “autoridad” sería la formulación de un plano comprensivo de transportes para el Distrito Federal. Contreras estaba de acuerdo con las sugerencias de esos especialistas e indicaba que las medidas propuestas eliminarían la “ruinosa” competencia entre los tranvías y los camiones y añadía aportaciones propias:

- 1) Que el sistema tranviario de la ciudad de México debe ser uno de “circuitos” norte-sur y oriente-poniente; 2) Que se elimine en cuanto sea posible el “paralelismo” de los servicios de tranvías y camiones de la ciudad de México; 3) Que deje de ser la Plaza de la Constitución el centro tranviario y camionero de la ciudad de México; 4) Que se estudie la prolongación de ciertas vías de los tranvías, como por ejemplo la línea de San Rafael hasta las Lomas de Chapultepec, con lo cual se ayudaría grandemente al desarrollo de aquella importante zona residencial y educacional (Ciudad Universitaria en Lomas de San Isidro); 5) Que se estudie la conveniencia de crear un “circuito eléctrico de tránsito rápido” por los cauces de los ríos del Consulado y de la Piedad, ligándolos con las calzadas de la Verónica y del Puerto Aéreo; 6) Que en relación con los puntos antes enumerados, se estudie cuidadosamente la ubicación de las terminales de tranvías y de camiones en relación con las terminales de ferrocarriles y rutas aéreas y con el sistema circulatorio de la ciudad de México; 7) Que al parecer, y salvo

¹⁵ Carlos Contreras, “El sistema ferrocarrilero de la ciudad de México”, en *Planificación*, t. II, núm. 5, oct-nov. de 1934, p. 26.

¹⁶ Ese documento se transcribió en *El Plano Regulador*, op. cit., pp. 35-37.

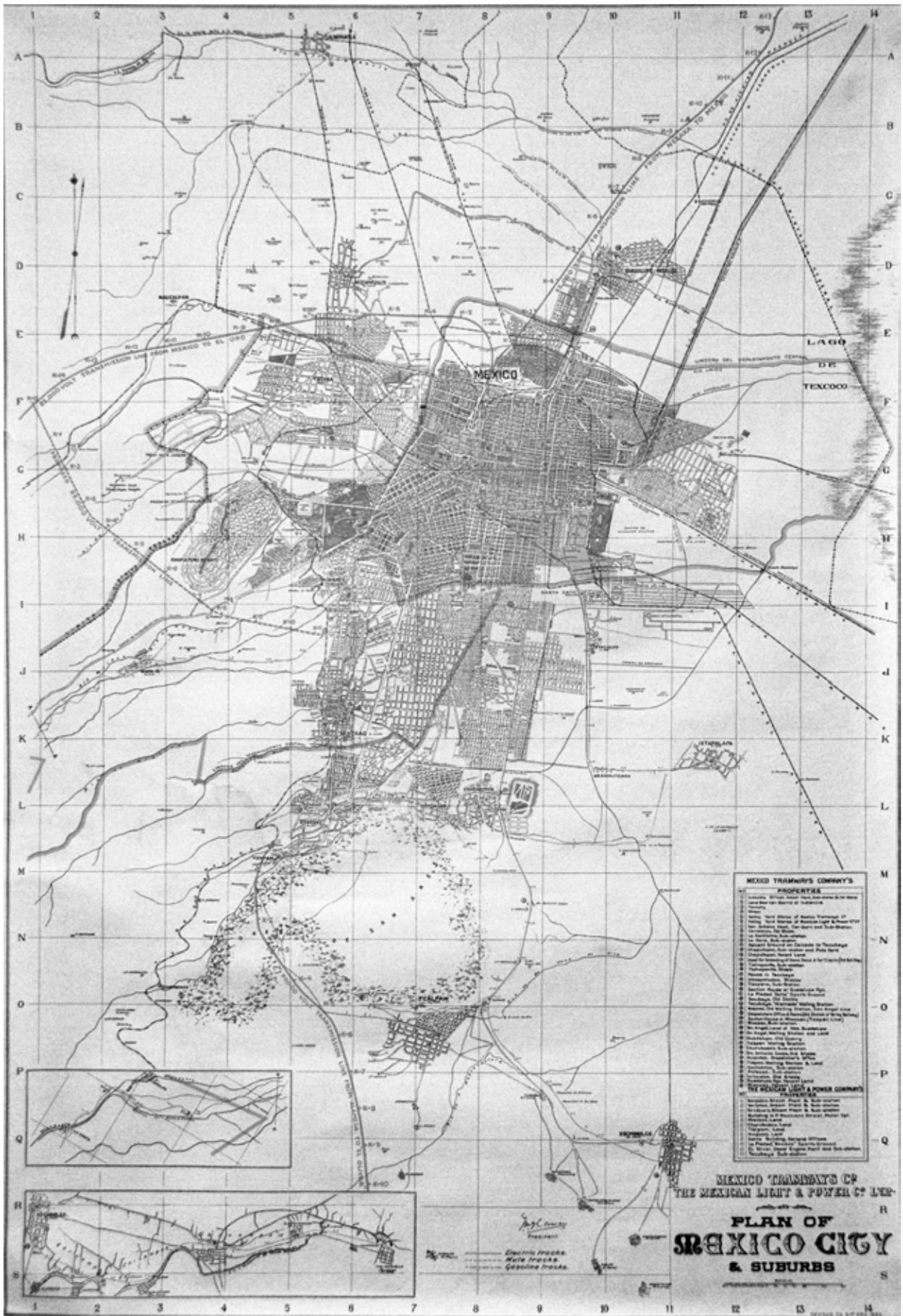


Figura v.21. Mexico Tramways Co. The Mexican Light and Power Co. Ltd. Plan of Mexico City and Suburbs, 1930. 80 x 58 cm. Cortesía de Héctor Lara.

pequeñas modificaciones de mejoramiento, las facilidades con que cuenta la Compañía de Tranvías en su central de Indianilla satisfacen las necesidades presentes y futuras de distribución del sistema tranviario de la ciudad de México.¹⁷

Respecto a la “ruinosa competencia” a la que Contreras se refiere debemos señalar, que desde el año de 1900 cuando empezó a dar servicio hasta principios de la década de 1932 cuando dejó de funcionar, el tranvía eléctrico se convirtió en el transporte colectivo por excelencia; sin embargo, a decir de Erika Berra, ante la insuficiencia del servicios hubo dos razones que impulsaron el auge de los autobuses, una técnica y otra política. La primera consistía en la dificultad de poner rieles y cableado por toda la ciudad, ya que muchas colonias se localizaban en lugares alejados y no contaban con energía eléctrica. De ahí que para llevar transporte público a toda la ciudad se requería de una costosa infraestructura, por ello se autorizó la introducción de autobuses con motores de combustión interna. Así, con celeridad, se abrió un gran número de líneas por toda la ciudad. El plano de tranvías, estaciones y subestaciones, realizado por la *Mexico Tramways* en diciembre de 1931 muestra que el servicio estaba extendido por todo el Distrito Federal (Figura v.21).

En cuanto a lo político, dice Berra, los tranvías constituían un grupo altamente organizado y combativo; después de una serie de huelgas en las que el gremio participó, como la de 1916 y la de 1925, conducida por el Sindicato Independiente de Tranviarios:

El movimiento tranviario alcanzó un alto grado de autonomía y capacidad de resistencia frente a la política patronal y estatal. Ante la ineptitud de la Compañía de Tranvías de México, de capital inglés con sede en Toronto, para controlar las acciones de los trabajadores, se exigió al gobierno de México buscar una solución con el fin de poner un freno a este gremio independiente. Con ese objetivo, en 1925 se despidió a 703 trabajadores tranviarios de mayor antigüedad y con una fuerte militancia [...] permitiendo así el

control político del sindicato tranviario por parte de la CROM, central favorecida por el gobierno federal.¹⁸

Una vez rota la independencia y autonomía del movimiento tranviario, el gobierno reorientó su estrategia con relación al transporte público, dando prioridad a los vehículos de combustión interna. Los tranvías dejaron de circular por la ciudad paulatinamente; hay noticias que el último transporte de la compañía *Tramways* fue retirado en 1932.

Consciente de la problemática del transporte urbano colectivo, Contreras planteó una nueva forma; se trataba de un subterráneo de tránsito rápido, con tres vías longitudinales subterráneas que ligaran la Villa de Guadalupe, San Ángel, Coyoacán y Tlalpan, y un circuito que rodeara el Ajusco, de esta forma:

1. Villa de Guadalupe-calzada de Guadalupe-Plaza de Peralvillo-calle de República de Argentina-Plaza de la Constitución-calles de Pino Suárez-calzada de San Antonio Abad-Tlalpan.
2. Villa de Guadalupe-calzada de Guadalupe-Plaza de Peralvillo-río del Consulado-Estación Central de Pasajeros-Eje Norte-Sur Santa María la Redonda-San Juan de Letrán-Niño Perdido-Coyoacán.
3. Villa de Guadalupe-prolongación de Insurgentes-Insurgentes-San Ángel.

Para formar circuitos se construirían ramales horizontales desde la Plaza de Peralvillo, por el río del Consulado, pasando por la Estación Central de Pasajeros, hasta el cruce de la prolongación de Insurgentes con el río del Consulado y la prolongación de Guerrero.

De la plaza de la Constitución por las calles del Cinco de Mayo hasta la Plaza del Palacio de Bellas Artes (Teatro Nacional), por la avenida Juárez hasta la Plaza de Carlos IV, por el Paseo de la Reforma hasta la estatua de Cuauhtémoc para entroncar allí con la avenida Insurgentes hasta San Ángel.¹⁹

¹⁸ Erika Berra Stoppa, *La expansión de la ciudad de México y los conflictos urbanos 1900-1930*, 2 vs., Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, Centro de Estudios Históricos-El Colegio de México, 1982, p. 323.

¹⁹ Contreras, *El Plano Regulador*, op. cit., p. 29.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 37-38.

El sistema propuesto se completaba con un circuito mixto, subterráneo y superficial, alrededor del Parque Nacional del Pedregal, ligado con San Ángel, Coyoacán y Tlalpan. Las vías subterráneas serían las de tráfico rápido y seguían las trayectorias de las terrestres. Esta propuesta revela la necesidad de construir un sistema de transporte subterráneo rápido (Metro), que el arquitecto desarrollará a finales de la década de 1940.

Respecto a los camiones, con el fin de proporcionar un buen servicio suburbano y foráneo, consideraba que era necesaria no sólo una estación central “moderna y amplia”, sino varias de ellas:

1) Estación Central de Camiones en el lugar ocupado actualmente por la Estación Buenavista, creando allí una Gran Plaza Monumental [...] ligada con la Plaza del Monumento a la Revolución (Palacio Legislativo), por la calle de Ponciano Arriaga, que se prolongaría al norte a través de parques y jardines hasta unirse con el Bulevar de Circunvalación Interior; 2) Una Estación Terminal en la Garita de San Lázaro al sur de la Penitenciaría y sobre el camino de Puebla y la calzada Balbuena; 3) Una Estación Terminal cerca de la ubicación actual del Mercado Hidalgo; 4) Una Estación Terminal cerca de la explanada de la Estación Central de Pasajeros [de los ferrocarriles] sobre el río del Consulado.²⁰

Finalmente, con relación a las terminales aéreas, Contreras consideraba que el Puerto Aéreo Central de la ciudad de México, recién construido, por su amplitud y capacidad, estaba perfectamente acondicionado, y sugería la construcción de un aeropuerto auxiliar, que se ubicara al norte de la calzada de Guadalupe a Azcapotzalco, sobre el eje norte-sur de la zona residencial obrera de los ferrocarriles.

En lo referente a los embarcaderos, el urbanista advertía que debía preverse la construcción de más de ellos, modernizando el canal de la Viga —canalizando buena parte del Canal Nacional— “concediéndole y acentuando en cuanto sea posible la importancia tradicional que tiene como “paseo típico” y como vía de acceso a los mercados de legumbres, flores y fruta

de Iztacalco, Iztapalapa y Xochimilco”.²¹ Planteaba, asimismo, construir un puerto fluvial en el Peñón anexo al Parque Agrícola del Lago de Texcoco.

Un último aspecto relativo a las vías de comunicación y medios de transporte se refería a un problema que consideraba muy serio y era el del estacionamiento de vehículos, que requería de una pronta solución que restringiera la circulación en determinadas vías, prohibiendo el estacionamiento en otras y creando “garajes modernos y amplios en algunas casas viejas con patios grandes ubicadas en el primer cuadro, o bien creando plazas especiales de estacionamiento, como la que se está construyendo frente al Teatro Nacional (Palacio de Bellas Artes).”²²

FRANJAS URBANAS

La Comisión de Programa se dedicó, también, a la planificación de zonas específicas y colonias. El proyecto de mayor magnitud fue publicado en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*, titulado *Planificación de la ciudad de México. Zona comprendida entre la calzada del río de la Piedad-calzada del río Churubusco-avenida Insurgentes y calzada de Tlalpan, escala 1:10,000, agosto 1931*, (Figura v.22) que abarcaba una superficie extensa de la ciudad en pleno desarrollo, la cual incluía colonias ya urbanizadas, como la Del Valle, Narvarte, Álamos, Postal, Nativitas, Independencia y Portales, fundadas ya entrado el siglo xx y, en 1930, de acuerdo Puig Casauranc, con servicios deficientes.²³

En el extenso terreno comprendido entre el bulevar de circunvalación exterior (río de La Piedad) y el tercero (río Churubusco), la avenida Insurgentes y la calzada de Tlalpan, la propuesta unificaba una serie de colonias, por medio de importantes vialidades, tomando la avenida Cuauhtémoc, que corre de norte a sur, como eje de la composición y ligando las dos circunvalaciones. Dos avenidas diagonales cruzan el

²¹ *Ibidem*, p. 39.

²² *Idem*. En la obras de terminación del Palacio de Bellas Artes, a principios de 1934, su plaza funcionaba como estacionamiento.

²³ “¿Por qué y en qué extensión faltan servicios de urbanización en el Distrito Federal? Informe presentado por el doctor José Manuel Puig Casauranc, Jefe del Departamento Central ante el Consejo Consultivo del Departamento Central”, en *Obras públicas*, año 1, v. 1, núm. 4, abril de 1930, p. 223.

²⁰ *Ibidem*, p. 38.

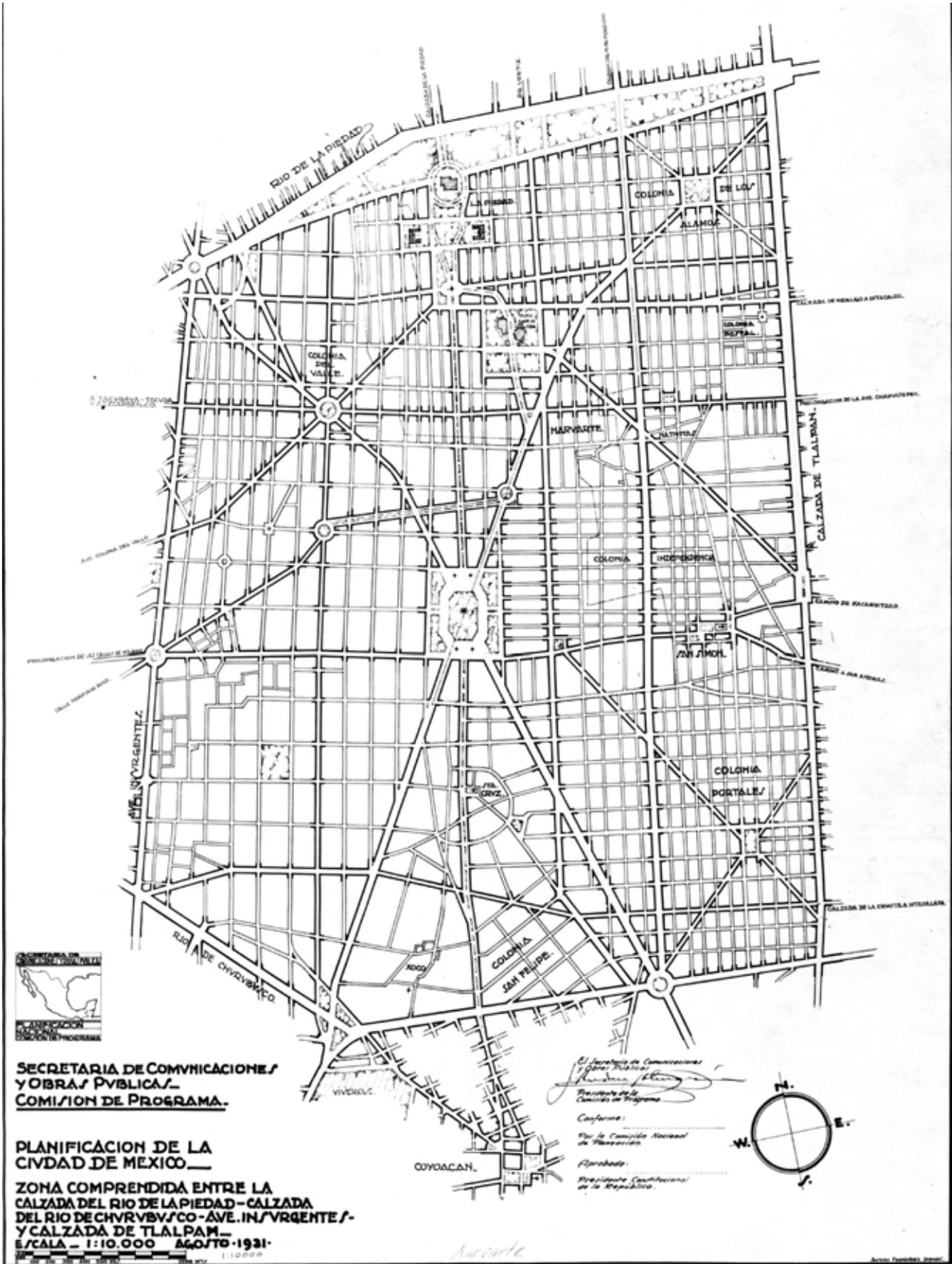


Figura v.22. Carlos Contreras. Comisión de Programa. Zona comprendida entre la calzada del río de la Piedad-calzada del río Churubusco-avenida Insurgentes y calzada de Tlalpan, 1931. Escala 1:10,000. Dibujo: Justino Fernández. En *Plano Regulator del Distrito Federal 1933*.

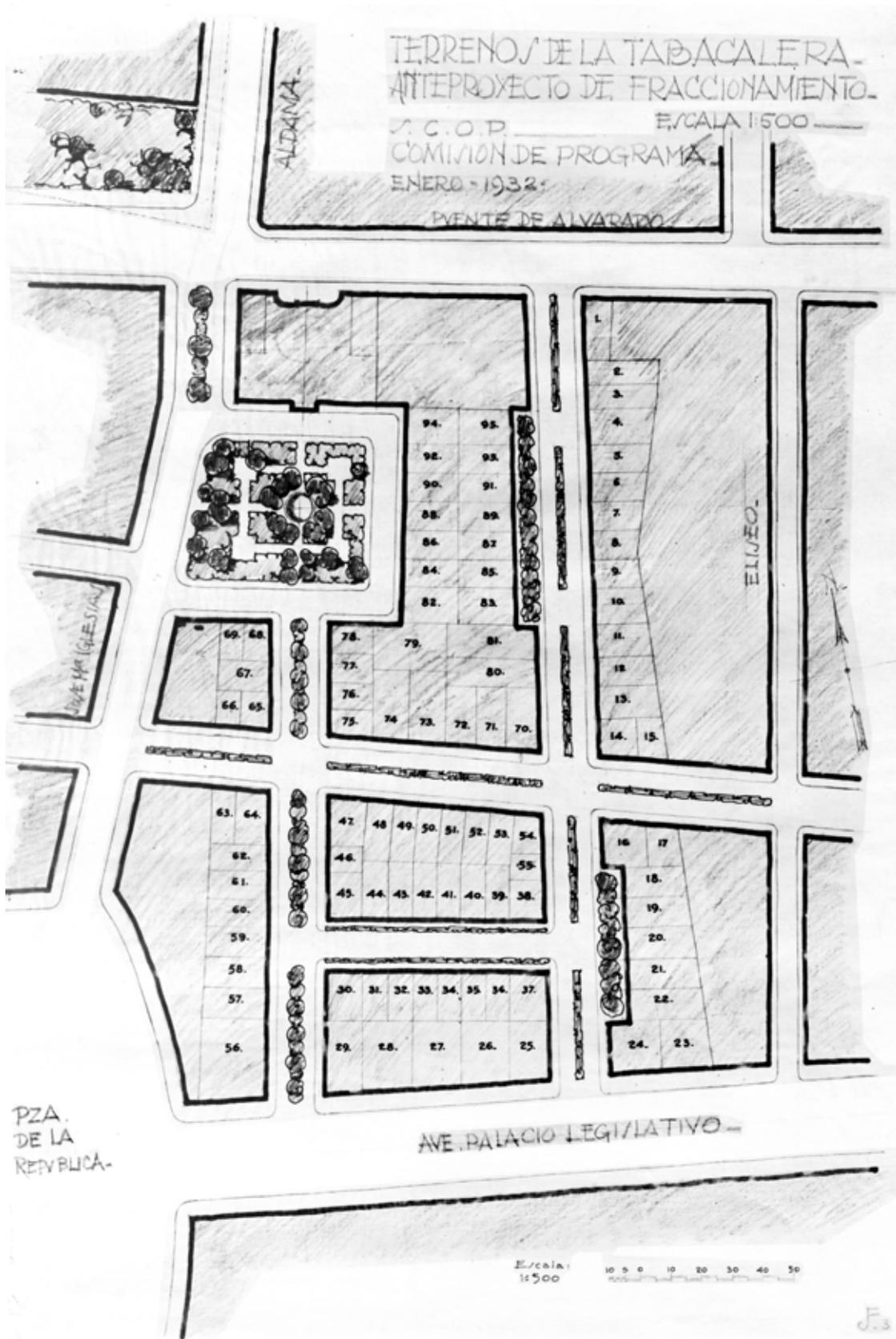


Figura v.23. Carlos Contreras. Comisión de Programa. *Terrenos de La Tabacalera. Anteproyecto de fraccionamiento*, 1932. Escala 1:500. Tomado de una fotografía. ACC.

área, en el mismo sentido, y confluyen en una plaza de tamaño considerable. El trazo se completa con otras avenidas diagonales más cortas, que se enlazan con los ejes mencionados. Una característica del diseño es la inserción de una serie de glorietas, que rematan las grandes diagonales y otras que enlazan las interiores con las principales. Debemos considerar que las colonias que formaban ese cuadrángulo tenían su propio trazo, siendo el más notable, el de la colonia Álamos.

Otros planos de fraccionamientos y colonias, a cargo de la Comisión de Programa, se encuentran el *Fraccionamiento Porfirio Díaz Insurgentes, entre la avenida Porfirio Díaz, avenida San Juan, Calzada de San Antonio y camino al Rancho de San Carlos. 1931*; segunda sección de la colonia Moctezuma; el estudio *Terrenos de la Tabacalera. Anteproyecto de Fraccionamiento. Escala 1:500. 1932*; y en colaboración con el DDF, el *Fraccionamiento de los terrenos de Santa Cruz y Cuatro Árboles. Escala 1:5,000. 1931*.

SUPERFICIES VERDES

En este rubro, la Comisión de Programa se encargó del Parque Balbuena, que en el estudio de 1927 Contreras concebía como la contraparte oriental del Bosque de Chapultepec, unidos por una amplia calzada que aprovechaba parte de la avenida Chapultepec, prolongándola hacia el oriente para que desembocara en dicho parque Balbuena, construido en una parte del rancho del mismo nombre.²⁴

Lo que hace peculiar al Parque Balbuena es su concepción como espacio para la recreación de los habitantes del oriente, ya que se trataba de una zona poco privilegiada, urbanísticamente hablando, y de difícil acceso. Para llegar a él se tenía que pasar por el tiradero de Zoquipa, ubicado entre la calzada de ese nombre y la de la Resurrección. Ya el arquitecto Quevedo había llamado la atención sobre el difícil acceso

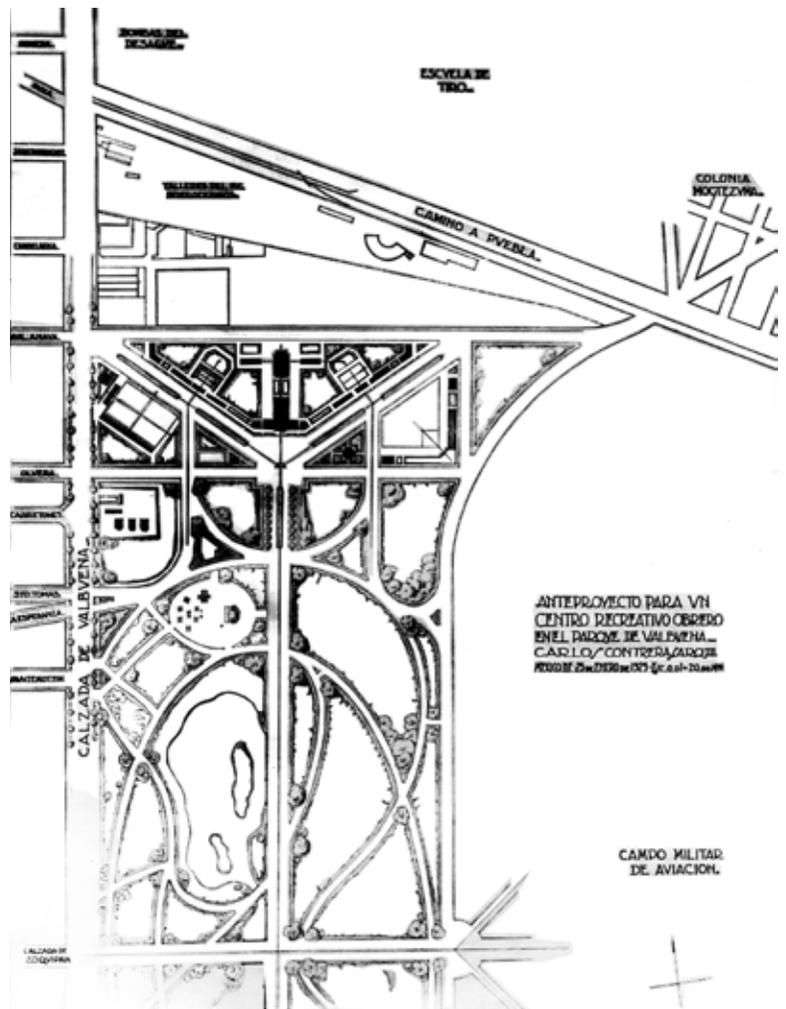


Figura v.24. Carlos Contreras. Comisión de Programa. Anteproyecto para un centro recreativo obrero en el Parque Balbuena, 1929. Tomado de una fotografía. ACC.

y el proyecto preparado por el arquitecto Mariscal en 1924, muestran un interés por desarrollar esa zona.²⁵

En el *Anteproyecto para un centro recreativo obrero en el Parque de Balbuena* se abren varias avenidas oriente-poniente, que desembocan en la calzada Balbuena. Esta propuesta sólo incluye la mitad norte del parque, a partir de la calzada Zoquipa; conserva parte del lago y cambia la traza del parque, además de que se incluye un proyecto arquitectónico de las instalaciones.

²⁴ Plano de una parte del rancho de Balbuena, en el que se proyecta un parque público, en Planoteca del Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF), módulo 1, planero 5, fajilla 7. Ese trazo indica que, apenas en 1907, se proyectaba el parque. Sus límites en ese entonces eran el rancho La Magdalena, el rancho Coyuya, el rancho de San Jerónimo, la calzada de la Coyuya y la calzada de la Resurrección.

²⁵ Quevedo logró que varias especies herbáceas y arbustivas se desarrollaran con rapidez en los terrenos salinos y fríos de la zona poniente del Lago de Texcoco, y de esa manera, se formó un "gran Bosque-Pradera que sanearía su atmósfera y regularizaría en clima". Miguel Ángel de Quevedo, "La realización de los espacios libres, parques y jardines y la Zona Protectora Forestal de la Ciudad de México", en *México Forestal*, t. xix, julio de 1941, p. 82.



Figura v.25. Carlos Contreras. *Anteproyecto para la Ciudad Universitaria de México en las Lomas de Chapultepec*, 1928. Tomado de una fotografía. ACC.

LA CIUDAD UNIVERSITARIA

En el año de 1928, Marcial Gutiérrez Camarena y Mauricio M. Campos prepararon el proyecto para una Ciudad Universitaria, como tesis de la licenciatura en arquitectura, del cual contamos con una planta general y una perspectiva. Los noveles arquitectos la ubicaban al sur de la ciudad, en un terreno de forma triangular, de cuyo ángulo norte partían las calzadas de Xochimilco y Tlalpan. La propuesta se desarrollaba en el lugar que hoy ocupan los hospitales de la zona de Huipulco.

El de Contreras fue preparado con el nombre de *Anteproyecto para la Ciudad Universitaria de México en las Lomas de Chapultepec*, formado por una planta y una perspectiva, fechadas en 1929, el cual ubicaba el recinto universitario al poniente del casco de la antigua Hacienda de Los Morales; para su acceso, se trazó la *Ampliación y trazo de la calzada de Los*

Morales [Ejército Nacional] en relación con la localización de la ciudad Universitaria en las Lomas de Chapultepec. En la perspectiva es donde más claramente se distingue el *campus* universitario, cuyo trazo está limitado por la topografía del lugar, colindando con el río Hondo, la presa y las barrancas de San Joaquín y las barrancas de Tecamachalco.

Los dos proyectos para la construcción de la Ciudad Universitaria conservaron las mismas ideas en cuanto a la localización de la construcción final en 1952: en las afueras de la ciudad, con buenas vías de comunicación y en zonas privilegiadas.²⁶ Cabe señalarse que éste es el único proyecto de Contreras que desarrolla en el sector occidental, aledaño al fraccionamiento de Las Lomas de Chapultepec

LA PLAZA DE LA CONSTITUCIÓN

Para Contreras, la Plaza de la Constitución y sus alrededores fue importante en la planificación del Distrito Federal, al ser su “corazón”. Él se ciñó a un arreglo integral y propuso que las decoraciones subrayaran la monumentalidad de los edificios circundantes, atendió la circulación en sus alrededores y proyectó plazas y espacios públicos.

Las propuestas para la plaza, hechas en la década de 1920 y revisadas en el capítulo IV, no se concretaron; sin embargo, se llevaron a cabo algunos cambios y obras determinadas, tales como la ubicación temporal (1922-1928), de los pegasos que remataban el cubo del escenario del Teatro Nacional (hoy Palacio de Bellas Artes); la remoción del Monumento Hipsográfico, del oriente al poniente; la dotación de un nuevo piso al Palacio Nacional; la colocación, en el lado oriente de la Catedral, de la fuente dedicada a Fray Bartolomé de las Casas; los arreglos en su costado poniente, frente al Monte de Piedad; la demolición del Mercado del Volador; y variaciones relacionadas con la circulación, como se indica:

²⁶ En 1942 se dio el primer paso para su construcción, con la expropiación de los terrenos del Pedregal de San Ángel, donde terminó construyéndose la Ciudad Universitaria. Carlos Contreras, “La ciudad Universitaria”, en “Sección Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novedades*, 9 de septiembre 1951, p. 8.

Las vías de los trenes seguían su ruta paralelamente al costado de la Catedral, pero en el centro de la avenida, dificultando esto el tráfico excesivamente, haciendo difícil la circulación de peatones y casi imposible un buen arreglo arquitectónico, que diera mejor aspecto a esa porción de la plaza, labor que se empezó desde que fue retirado de ahí el Mercado de las Flores. [...] Con este nuevo arreglo de la Plaza de la Constitución en ese costado se conseguirá un buen conjunto y la imperiosa solución del tráfico de la arteria de Tacuba, que desborda en la plaza en forma tan irregular y peligrosa consiguiendo con ella [la solución] descongestionarlo y encauzarlo en beneficio del público.²⁷

Esos arreglos se hicieron sin un plan de conjunto, por ello, seguían las críticas del aspecto de la Plaza de la Constitución. Ya Luis Prieto Souza se había referido a ella en estos términos: “En cuanto a la plaza en sí, ¿qué valor trascendental representa? Ninguno. Un trazo insignificante y vulgar de prados y callecitas concéntricas, cuatro rastacueros monumentos, idénticos en su mediocridad, que, según tengo entendido, son otros tantos Pegasos...”²⁸ El arquitecto exponía también las molestias que causaban las terminales de tranvías y camiones, la suciedad ocasionada por los puestos de frutas y alimentos, y exhortaba a “los propietarios de los inmuebles que rodean la plaza a que ennoblezcan y dignifiquen un tanto el porte de las hermosas fachadas de sus construcciones”.²⁹ Cuando Contreras hizo su primer estudio, la Plaza de la Constitución aún conservaba “su aspecto de plaza pueblerina y de plaza de estacionamiento terminal de camiones, tranvías y automóviles [...] lo cual determina que nuevamente se sugiera un movimiento de resurgimiento y mejoramiento y [la] veamos pronto dignamente ennoblecida.”³⁰ Sin embargo, para él,

respondía a su función como un espacio simbólico y público, del cual López Moreno anota:

La población se apropió de este espacio haciéndolo lugar central a partir del cual se generaba la vida social. En este sentido, la plaza aparece como el sitio de las interacciones múltiples, el lugar de la concentración y también de la dispersión, es en ese sentido la fuerza estructural “centrífuga”, pero al mismo tiempo, es el centro donde confluye toda la vida de la ciudad. Es el lugar de encuentro para todas las funciones sociales, desde las derivadas del ejercicio del poder hasta las de diversión y esparcimiento, es la fuerza estructural “centrípeta”.³¹

Las fotografías y tarjetas postales de esos años son una prueba palpable de la vida del capitalino en la Plaza de la Constitución, en lo que se refiere a la apropiación de sus espacios ya descrita. En cambio, las fotografías aéreas brindan otra perspectiva, ya que por la misma especificidad del género se alejan de la multitud, del bullicio y muestran desde arriba espacios organizados y magníficos.

Aquí es importante caracterizar dos tipos de aprehensión de la ciudad, la de un caminante, que transita por sus espacios y aquella desde un edificio de gran altura o desde un avión. Charles Baudelaire reflexionó sobre las formas de comprender París. La primera, es la del caminante que deambula, se pierde y se sumerge en sus calles, en contacto con sus palacios y sus casuchas, es decir, en su opulencia y sus miserias. La otra forma es mirarla desde lo alto, lo que ofrece una vista de conjunto. Sobre estas maneras de conocer y comprender la urbe, Michel de Certeau conjetura que, desde las alturas, la ciudad se hace legible, “pero lo que se observa es una imagen de ella, un simulacro, una abstracción”.³²

Por la manera en que el arquitecto Prieto Souza la aprehendió sólo advirtió las “miserias” de la Plaza de la Constitución, mientras las fotografías aéreas que revisamos ofrecen una vista de conjunto, una abstracción, directamente relacionada con su trazo,

²⁷ S. a., “El arreglo de la Plaza de la Constitución”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *Excelsior*, 17 de agosto 1924, p. 3.

²⁸ Luis Prieto Souza, “La Plaza de la Constitución”, en “Sección de Arquitectura”, Tercera Sección de *El Universal*, 29 de julio de 1928, p. 2.

²⁹ *Idem.*

³⁰ Carlos Contreras, “La Plaza de la Constitución”, en “Sección Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novedades*, 20 de noviembre de 1949, p.8.

³¹ Eduardo López Moreno, *La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana*. Guadalajara. México, Guadalajara, UG-ITESO, 2ª edición, 2001, p. 206.

³² Alejandrina Escudero, “Las formas de la ciudad”, en *Arquitectura*, año 5, núm. 10, 2006, UIA, p. 38.



Figura v.26. Fotografía aérea de la Plaza de la Constitución desde el noroeste, ca. 1929. ACC.

en el que observamos cierta grandeza, proporción y belleza. (Figura v.26) Con ello infiero que debido a las características notables de su diseño, los proyectos generados durante la década de 1920 sólo intentaban cambiar su uso como terminal de tranvías y camiones, evitar el tráfico, limpiarla, darle perspectiva, unificar su arquitectura e incluir monumentos, fuentes y áreas verdes, pero conservando su trazo. Un símil de conservar la forma pero arreglar su interior lo encontramos en la propuesta de Contreras para la traza antigua, como se ha indicado.

Como urbanista, Contreras comprendió la Plaza de la Constitución en las dos perspectivas, como caminante y desde arriba por medio de las fotografías aéreas —una novedad tecnológica recién adquirida. La síntesis de esa experiencia desembocará en sus proyectos, preparados en colaboración, entre 1928 y 1931. De ellos sólo contamos con fotografías de plantas, cortes y perspectivas, pero no hallamos formulación escrita, que nos pudiera orientar acerca de las ideas que los sustentan.

En cooperación con el arquitecto Jacques Lambert, encontramos tres planos fechados en 1928: el *Anteproyecto para el arreglo de la Plaza de la Constitu-*

ción. Corte según el eje oriente-poniente y Fuente Monumental; el Anteproyecto para el arreglo de la Plaza de la Constitución. Corte según el eje norte-sur con el Monumento a la Revolución; y la planta titulada Anteproyecto para la Plaza de la Constitución.

En el primer *Anteproyecto*, la plaza tiene dos ejes principales de distribución; el de mayor dimensión coincide con la Catedral y, a su vez, con la vialidad propuesta (20 de Noviembre). Está formado por una gran fuente, sin que su escala reste monumentalidad al templo; a sus costados la cercan grupos de árboles y a los lados de la Catedral se ven unas construcciones sólidas rectangulares, que parecen arcos achaparrados con puertas.

El segundo *Anteproyecto* tiene como fondo el Palacio Nacional, con un Monumento a la Revolución, ubicado frente a la Puerta Mariana, formado por una escultura monumental femenina, que descansa sobre una pequeña escalinata; la estatua mira hacia el centro de la plaza y está flanqueada por dos astas banderas. En los bandos existen construcciones sólidas rectangulares, que parecen arcos achaparrados, con una puerta al centro, los cuales contrastan con la ligereza de los otros elementos del conjunto. Más allá hay dos astas banderas. Aunque la planta señala los mismos elementos decorativos de los planos anteriores —fuente y monumento—, no corresponde a los cortes mencionados. En ella destacan los jardines de la fuente, con una sección arbolada en la parte occidental; la plaza es rectangular, ya que hay una reducción de su dimensión, en la parte norte-sur, en favor de vías más anchas. La Catedral con el Sagrario está exenta, con árboles a los lados de la Fuente de fray Bartolomé de las Casas, y en el lado occidental ostenta un arbolado abundante. Así, en este anteproyecto, con la plaza y la Catedral, se logra una forma cuadrada casi perfecta.

De la Comisión de Programa es el *Estudio para el arreglo de la Plaza de la Constitución* de 1931, realizado por Contreras, en colaboración con el arquitecto José Albarrán. En él se diseña una plaza central cerrada con rejas que tienen entradas en los puntos

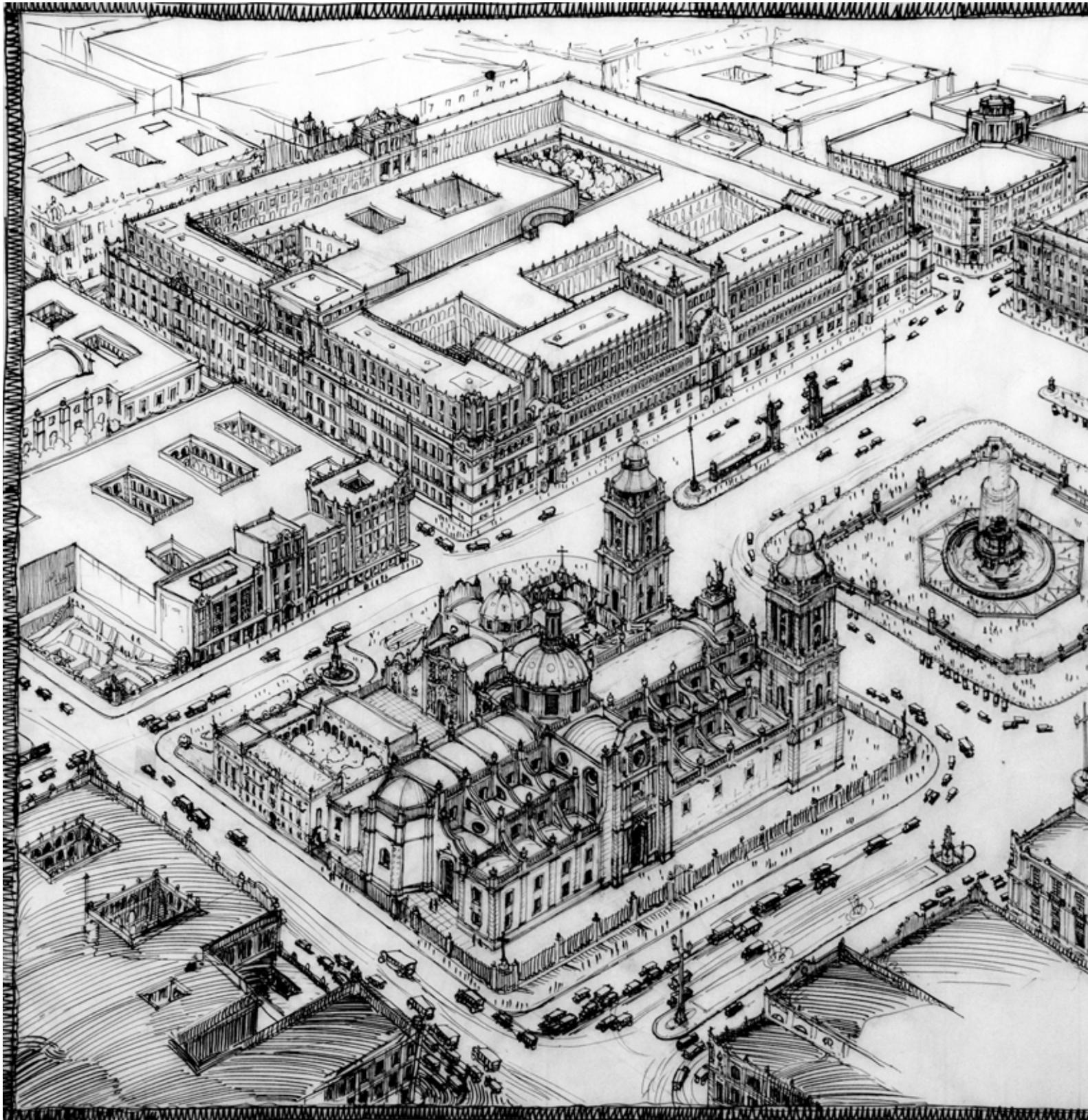
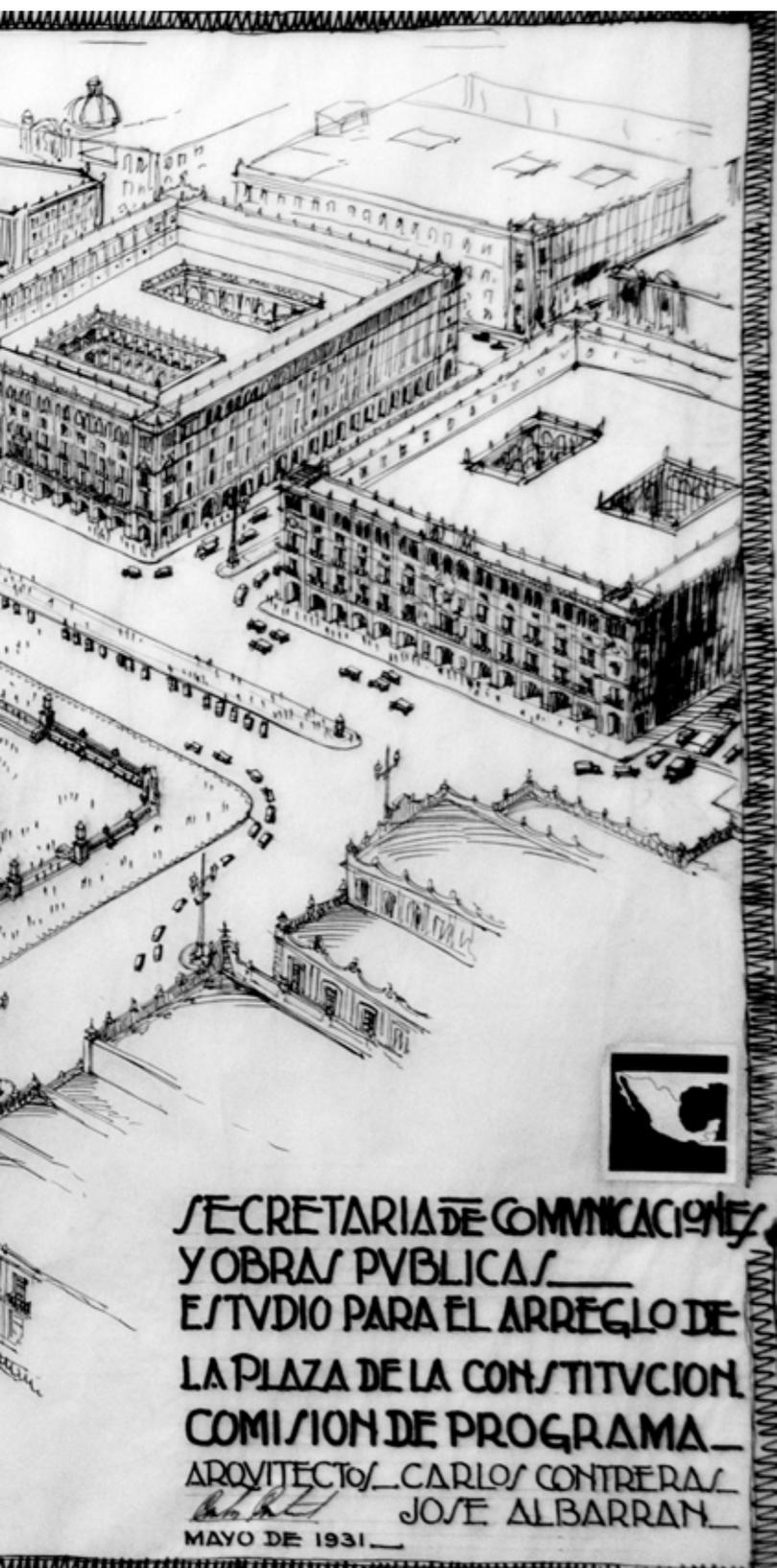


Figura v.27. Carlos Contreras y José Albarrán. Comisión de Programa. *Estudio para el arreglo de la Plaza de la Constitución*, 1931. Tinta sobre papel. Tomado de una fotografía. DGST.



cardinales; en el centro se ubica una fuente monumental, en eje con la Catedral y 20 de noviembre (todavía en proyecto); de forma aislada se colocan dos jardineras rematadas con sendos torreones, que coinciden con la entrada principal de Palacio Nacional. Se trata de una perspectiva tomada desde el noroeste que incluye, en primer plano, la Catedral, parte de la manzana formada por las calles de Argentina y Moneada, el Palacio Nacional y los nuevos edificios —el de la Suprema Corte y el gemelo del Palacio Municipal. El fino dibujo muestra un entorno arquitectónico modificado, en particular los edificios civiles, a los que se les da una solución estilística similar. El Palacio Nacional está completamente transformado, se le han añadido varios pisos, dándole importancia a la puerta principal con un enorme remate cuadrangular. El dibujo, de gran calidad, expone un conjunto arquitectónicamente armónico. El estilo del Palacio Nacional y los edificios circundantes puede caracterizarse un *revival*, quizá neoplateresco.

En lo urbanístico, se eliminan las terminales de tranvías y autobuses y se coloca un estacionamiento de vehículos automotores cubierto, en el arranque de 20 de Noviembre, ya abierta. La sección norte sirve también como estacionamiento; la circulación tanto alrededor de la plaza “cuadrada” interna, como de la “rectangular” externa —plaza y catedral—, es fluida; asimismo están claramente definidas las entradas y salidas de automóviles y camiones.

En el *Estudio para el arreglo de la Plaza de la Constitución*, arquitectos Carlos Contreras y Juan Legarreta de 1931, el dibujo es muy sencillo. El enfoque visual es semejante al anterior: los mismos edificios con sus correspondientes transformaciones, los espacios para las circulaciones son semejantes, igual que los elementos decorativos, la fuente monumental y los torreones con jardineras. Ese espacio no está limitado, así la fuente y los torreones están francos.

Los alrededores de la Plaza

La Comisión de Programa ejecutó algunos arreglos para el entorno de la Plaza de la Constitución: *Estudio No. 1 para la ubicación del edificio para la Suprema Corte de Justicia en eje con la avenida 20 de Noviembre y sobre la calzada de Circunvalación Interior* (Figura v.29) y

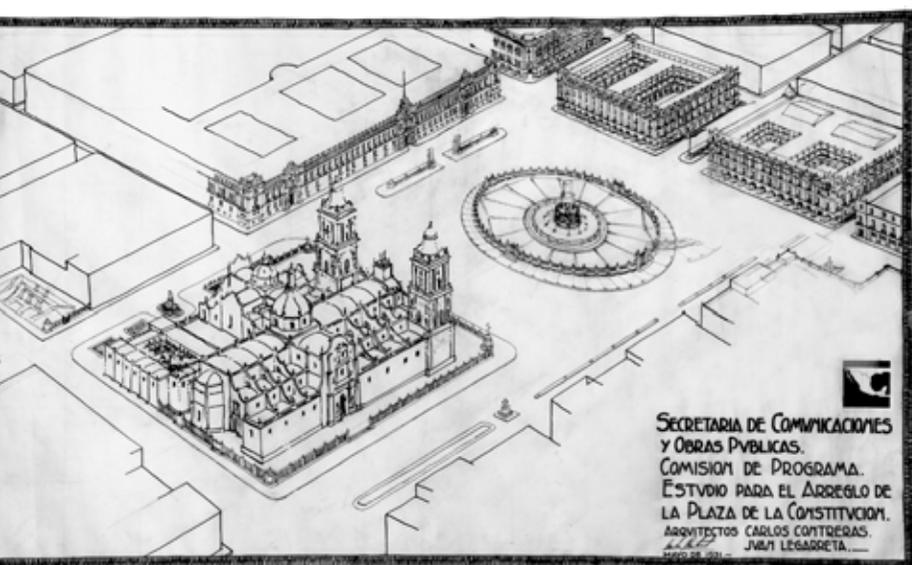


Figura v.28. Carlos Contreras y Juan Legarreta. Comisión de Programa. *Estudio para el arreglo de la Plaza de la Constitución*, 1931. Tinta sobre papel. Tomado de una fotografía. DGST.

Estudio de la avenida 20 de Noviembre y Proyecto de ubicación del edificio de la Suprema Corte de Justicia. Vista de Catedral a Chimalpopoca. Ambos difieren en la ubicación que dan al edificio. Uno al sur en los terrenos de la iglesia de Tlaxcoaque y el otro, en lo que fue la Plaza del Volador, sitio donde finalmente se construyó.³³

El *Estudio No. 1...* es una planta que propone la interconexión de la Plaza de la Constitución y el edificio de la Suprema Corte de Justicia, cuyo eje es 20 de Noviembre que va hacia el sur, atraviesa el bulevar de circunvalación interior, diseñado como vía-parque, para desembocar en el nuevo edificio, de forma octogonal, que se localiza en medio de una plaza rectangular con jardines. De esa manera, la nueva avenida une dos plazas en el centro de la ciudad, teniendo como remates dos edificaciones significativas, Catedral y el edificio de la Suprema Corte de Justicia.

El *Estudio de la avenida 20 de Noviembre...* es una perspectiva que ubica la Suprema Corte en el lugar en el que finalmente fue construida entre 1936 y 1940. Aunque el tema es la localización del inmueble,

³³ Debemos aclarar que de la mayoría de los planos aquí revisados sólo contamos con fotografías, por lo que es difícil imaginar su tamaño y en ocasiones sus características físicas y los materiales con que se ejecutaron.

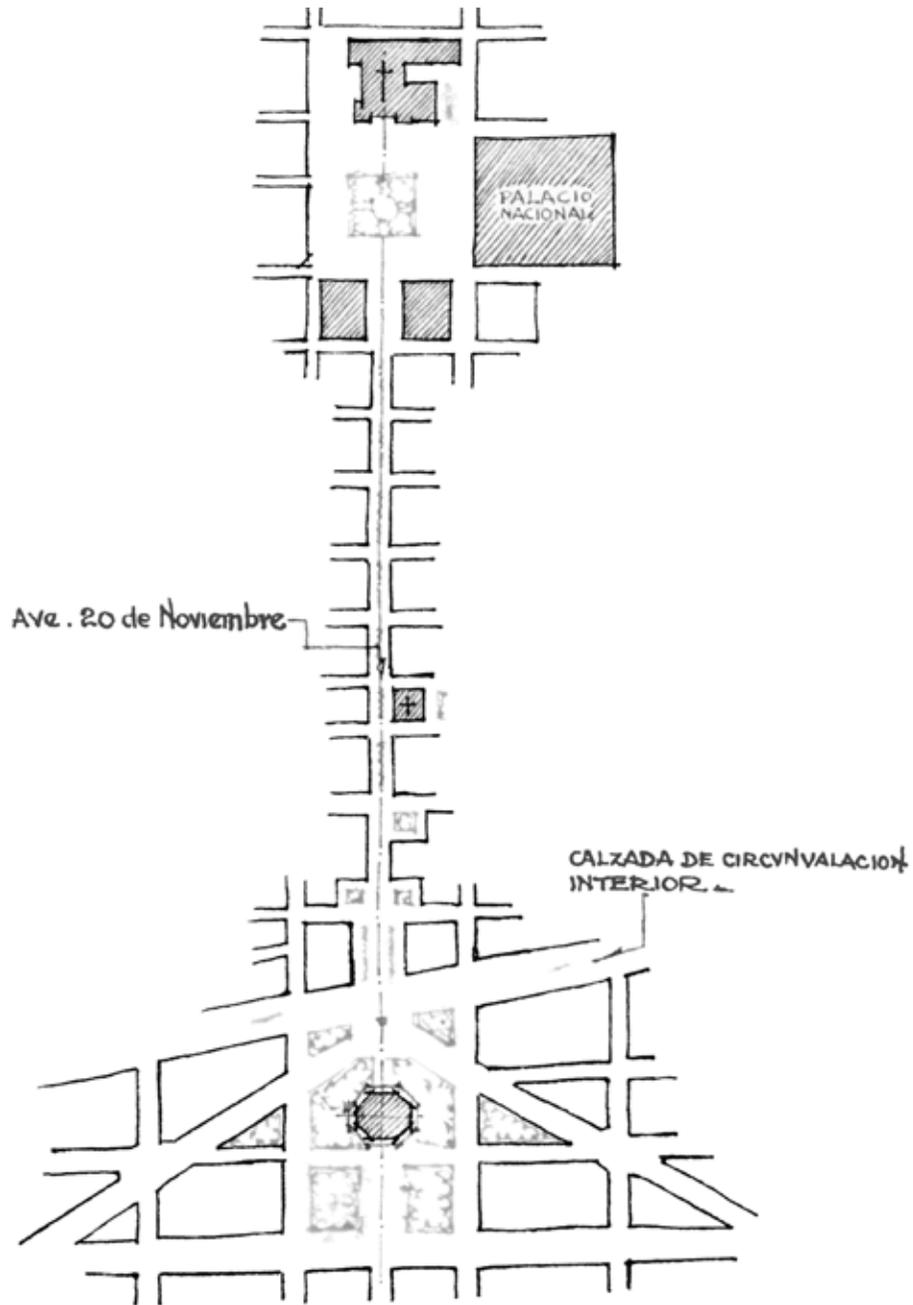
ble, en el arreglo de la plaza Contreras logra un desarrollo más complejo, masivo y, creemos, desproporcionado. Allí continúa con la idea de los dos ejes de distribución y la introducción de la fuente y el monumento. La primera está encuadrada, al centro emplacea una edificación que difícilmente podría ser una fuente, más bien parece una torre de dos niveles, siendo la parte inferior más ancha; en las esquinas cuenta con cuatro edificaciones pesadas y achaparradas con sendos anexos. En eje con Palacio Nacional, se ubica una escultura humana desproporcionada, enmarcada por una forma ovalada que contiene jardines. Por último, los espacios para la circulación no parecen fluidos.

El tránsito en las inmediaciones

En la Comisión de Programa, Contreras formuló algunos proyectos para la circulación en los alrededores de la Plaza de la Constitución, que fueron publicados en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*. En el estudio *Plaza de la Constitución. Estudio de Arterias de acceso a la Plaza. Ampliaciones propuestas* (Figura v.30) plantea dos propuestas; en la primera, traza las ampliaciones viales, y en la otra, las plazas que flanquearán la mayor.

La ampliación y la apertura de vialidades cercanas a la Plaza de la Constitución tienen como fin dar mejor acceso al lugar, para lo cual se plantean las siguientes transformaciones:

- 1) Calles del Correo Mayor entre la Moneda y la Corregidora; 2) ampliación de las calles de la Soledad hasta la Iglesia de la Soledad para hacer una gran plaza que se conectaría con la Plaza de San Lázaro de entrada al camino de Puebla; 3) ampliación del Pasaje de la Diputación hasta Chimalpopoca, para formar la avenida 20 de Noviembre (proyecto del arquitecto Contreras, 1926); 4) ampliación de las calles de Pino Suárez hasta la calzada de San Antonio Abad; 5) las del 5 de Febrero hasta Chimalpopoca; 6) las de la Moneda; 7) las de la Corregidora hasta Balbuena; 8) las de Tacuba, desde la Alameda



S. C. O. P.
 COMISION DE PROGRAMA
 CARLOS CONTRERAS,
 ARQUITECTO CONSULTOR.

ESCALA 1:10.000.

ESTUDIO N°1 PARA LA
 UBICACION DEL EDIFICIO PARA
 LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA
 EN EJE CON LA AVE. 20 DE NOV. Y SOBRE
 LA CALZADA DE CIRCUNVALACION
 INTERIOR. MEXICO. 19 DE MARZO 1930

Figura v.29. Carlos Contreras. Comisión de Programa. *Estudio número 1 para la ubicación del edificio para la Suprema Corte de Justicia en eje con la avenida 20 de Noviembre y sobre la calzada de Circunvalación Interior*, 1930. Escala 1:10,000. Tinta sobre papel. Tomado de una fotografía. ACC.

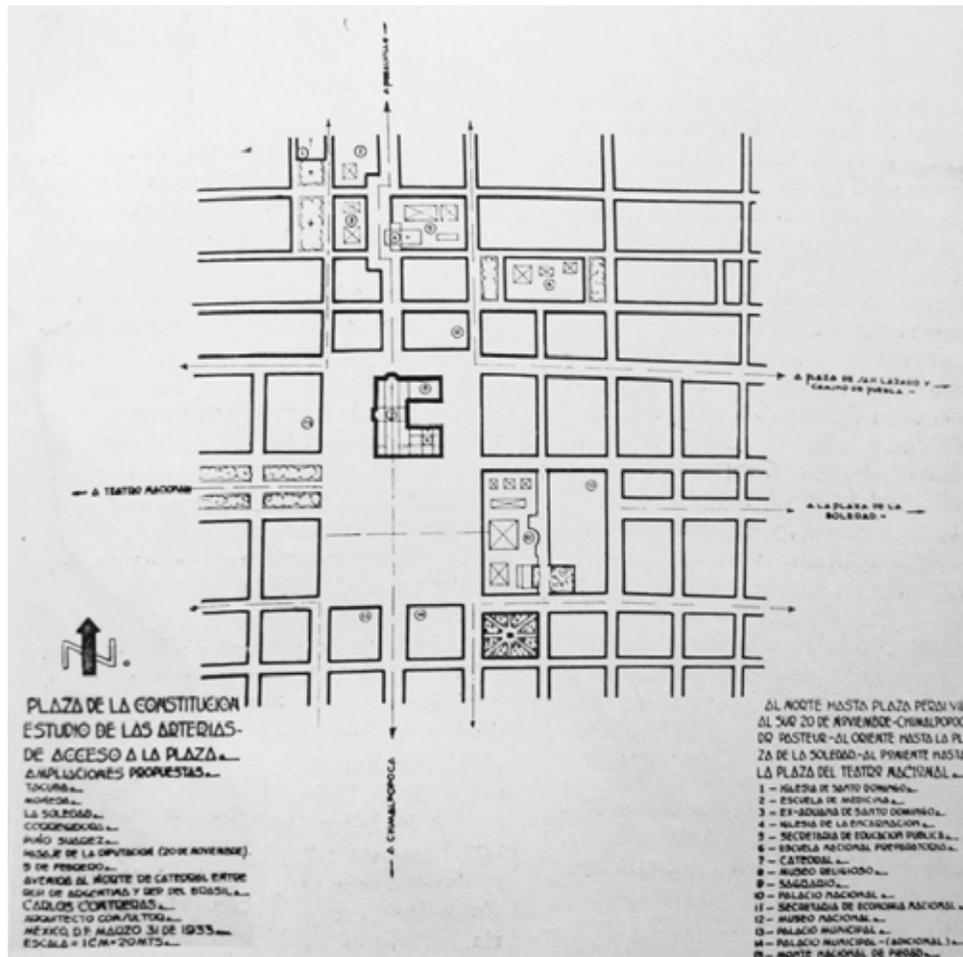


Figura v.30. Carlos Contreras. Comisión de Programa. *Plaza de la Constitución. Estudio de las arterias de acceso a la plaza y ampliaciones propuestas*, 1933. En *Plano Regulador del Distrito Federal 1933*.

hasta Mixcalco y camino de Puebla, con mayor ancho a espaldas de Catedral para definir más la Plaza de la Constitución; y finalmente, 9) una nueva arteria de norte a sur que equivaldría a la de 20 de noviembre, dividiendo la manzana entre Argentina y Brasil, desde Tacuba hasta la Plaza de Peralvillo y que acentuaría el eje de la Catedral.³⁴

Esos cambios abren, amplían y prolongan las calles de la traza española para efectos de circulación, acentúan el damero, dan realce a la Plaza de la Constitución y la vinculan con plazas aledañas, que son Peralvi-

llo, Chimalpopoca, Teatro Nacional, San Lázaro y la Soledad.

El arquitecto plantea, también, el control del ingreso de vehículos por lo que sugiere limitar la entrada de transportes hasta la Plaza de la Constitución y eliminar las terminales de tranvías y de camiones.

Otros espacios públicos considerados son la Plaza de Carlos IV, con la estatua de El Caballito” y el edificio de la Lotería Nacional (en proyecto) y la zona donde se encuentra la Iglesia de San Francisco:

Separando los edificios que están adosados o pegados a esta construcción se podría crear una callejuela de tránsito para peatones, que permitiría el fácil acceso entre las calles de San Juan de Letrán, Gante,

³⁴ Contreras, *Plano Regulador*, op. cit., p. 20.

Madero y 16 de Septiembre, y entre edificio y edificio, creando en algunos casos pasajes comerciales de importancia y dándoles a todos los edificios un frente adicional que aumentaría el valor de cada uno de ellos, proporcionándoles una fachada más, y más ventilación y luz.³⁵

Una idea constante en el pensamiento del urbanista, en particular en la zona central era que, además contar con un mayor número de plazas en su función de proporcionar espacios verdes y espacios públicos, que funcionaran para dar perspectiva a ciertos edificios, en particular los coloniales.

En 1934, a título personal, Contreras preparó varios estudios de circulación en los alrededores de la Plaza de la Constitución, dirigidos a la medición de entradas y salidas de todo tipo de vehículos. Por la numeración de los estudios sabemos que preparó cuatro pero sólo contamos con las fotografías de tres de ellos; en uno, estudia el volumen promedio de vehículos —tranvías, camiones y automóviles— que ingresaban y salían en las calles adyacentes a la plaza durante una hora; en otro, examina el tránsito tangencial; el último explora el mismo tránsito tangencial, eliminando ahora los tranvías. El objetivo de los estudios era resolver el problema del tráfico en el centro de la ciudad, en coordinación con todos medios de transporte del Distrito Federal.

Los cambios en los alrededores de la Plaza de la Constitución se debían mucho a la transformación del centro de la ciudad, después de las demoliciones suscitadas por las leyes de desamortización de los bienes eclesiásticos. Antes de esos cambios, la plaza se hallaba encerrada entre los terrenos de los conventos de Santo Domingo, La Encarnación y la Enseñanza, al norte; Santa Teresa la Antigua, Santa Inés y Jesús María, al oriente; Balvanera, Portacelli y Capuchinas, al sur; y Espíritu Santo, La Profesa y Santa Clara, al poniente. Adrián García Cortés advierte que:

De haberse conservado esas propiedades en manos de su poseedores, seguramente la plaza hubiese sido, al crecer la ciudad, un recinto cerrado con características muy singulares, a la manera de algunas plazas europeas, Pero la expropiación hizo posible convertirla en recinto abierto como centro de cruce de los ejes principales de la ciudad, o sea al modo como estuvo durante el imperio azteca, ligadas a las vías exteriores de circunvalación y las amplias avenidas. Y de esta suerte, también se abrió la posibilidad para el ulterior crecimiento y la transformación casi total de la urbe.³⁶

En términos generales, los proyectos de Contreras para el núcleo central de la ciudad de México pretenden organizar la circulación y destacar el valor histórico y simbólico de la Plaza de la Constitución. La cuadrícula estaría delimitada por medio de amplias avenidas que permitieran la circulación a su alrededor y así evitar la entrada de vehículos, además se debían abrir y prolongar calles para evitar obstrucciones.

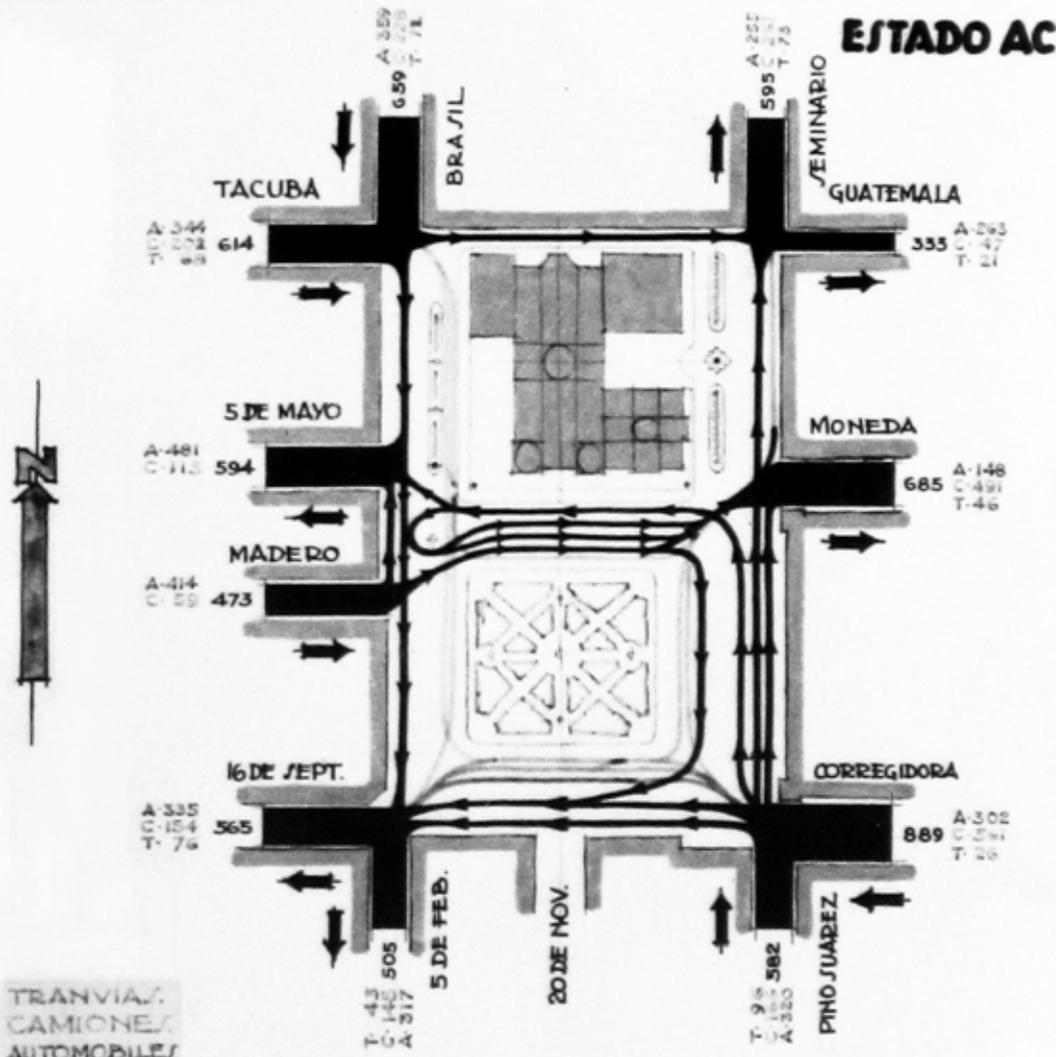
Por último, Contreras convierte el arreglo de la Plaza de la Constitución en un problema “artístico” y político. El primero se resolverá por medio de la dotación de fuentes y espacios de esparcimiento; el segundo, incluirá los monumentos conmemorativos de la era posrevolucionaria. Los conceptos patrimonio, arquitectura integrada a la ciudad, lo bello y lo artístico en las urbes procede de la escuela austro-alemana de finales del siglo XIX (Sitte, Stüben y Baumeister), que fue asimilada por el *American City Planning*; sin embargo en su reapropiación y desarrollo en los proyectos de nuestra capital, Contreras bebe de las fuentes originales. A la arquitectura con valor histórico y artístico, en particular la colonial, buscó darle perspectiva con jardines y plazas, tirando “todos los edificios que no tengan importancia”.³⁷ Estas ideas tienen que ver con una de las prescripciones del alemán Reinhard Baumeister que dice “Los antiguos edificios deben conservarse, pero aislados y restaurados”,

³⁵ *Ibidem*, 23-24. Este proyecto se relaciona con su proyecto para los alrededores del templo de San Francisco, en el que pretende rodear dicho templo con espacios verdes y restituir la perspectiva de “esa joya colonial” y así “embellecer” esa parte de la ciudad. Ver: Mauricio Gómez Mayorga, “Hay el proyecto de rescatar y aislar el viejo tempo de San Francisco, en Madero”, en “Planificación y Arquitectura”, Segunda Sección de *Excelsior*, 20 de junio 1948, p. 12.

³⁶ Adrián García Cortés, *Historia de la Plaza de la Constitución*, México, DDF, 1974 (Colección Popular Ciudad de México 12), pp. 79-80.

³⁷ Carlos Contreras, “Los problemas del Valle de México”, en “Sección Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novedades*, 13 de julio de 1952, p. 14.

ESTADO ACTUAL



TRANVIAS.
CAMIONES.
AUTOMOBILES.
TOTAL DEL VOLUMEN.

ENTRADAS - SALIDAS -

CORREGIDORA	26	561	302	889	595	255	267	75	SEMENARIO
PINO SUAREZ	96	166	320	582	333	265	49	21	GUATEMALA
MADERO	—	39	414	473	685	148	491	46	MONEDA
TACUBA	68	308	344	614	505	317	143	43	5 DE FEBRERO
BRAZIL	71	228	359	659	565	335	134	76	16 DE SEPTIEMBRE
					594	481	113	—	5 DE MAYO

TRANVIAES CAMIONES AUTOS AUTOS CAMIONES TRANVIAES

TOTAL - 3217-3277 - TOTAL

261 1215 1739 1799 1219 259

PORCENTAJE/- 8.15 37.80 54.05 100% 100% 54.90 37.20 7.90

ESCALA 1:2000

0 20 40 60 80 100 200Mts.

VOLUMEN DE VEHICULOS POR HORA
1 M.M. = 50 VEHICULOS.

50 100 150 200 250 300 350 400 450 500 VEHICULOS.

Figura v.31. Carlos Contreras. Esquema de tránsito con volúmenes de vehículos promedio por hora, según datos tomados de las 11 a las 15 en los días sábado 10 y domingo 11, lunes 12, martes 13 de noviembre de 1934. Tomado de fotografía. ACC.

de la cual Sitte deduce que deberían colocarse en plazas abiertas, en el eje de la calle, mediante la transformación de sus alrededores.³⁸

Con la Plaza de la Constitución concluimos la revisión de los estudios y proyectos preparados en la Comisión de Programa, dependencia que, en tres

años, realizó los primeros estudios para la planificación integral del Distrito Federal, que Contreras tomó como base para la formulación de las propuestas incluidas en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*, y hay que señalar que un gran número de ellas se concretaron en el terreno en el corto y largo plazo.

³⁸ Camilo Sitte, *Construcción de ciudades según principios artísticos*, 5ª ed., Editorial Canosa, 1926 [1ª edición *Der Städtebau*, 1889], p. 39.



URBANISMO APLICADO

⌘ *EL PLANO REGULADOR
DEL DISTRITO FEDERAL 1933* ⌘

EL PLANO REGIONAL DE NUEVA YORK

Uno de los periodos de florecimiento del urbanismo en Estados Unidos, desplegado en la década de 1920 —reiteramos— aportó la teoría, metodología y estrategias en la definición del pensamiento de Carlos Contreras. Él mismo informa que, una vez que hubo terminado la carrera de arquitecto, estuvo cercano a la preparación del *Regional Survey of New York and its Environs* (RPNY), el cual encarnaba la vanguardia de su momento. Ese proyecto determinó, en gran medida, la orientación de sus planteamientos, lo cual reconoció en varias ocasiones: “La fuente de inspiración para mí fue la labor preliminar realizada, desde 1921, para el Plano de Nueva York y sus alrededores: los estudios preliminares, los informes y monografías que fueron publicados, el trabajo realizado en la cartografía, y en especial la asesoría y apoyo que siempre me brindaron todos los miembros de esa organización.”¹

El Plano Regulador del Distrito Federal 1933 de Carlos Contreras aspiraba a equipararse al de Nueva

¹ *Planning Problems of Town, City and Region. Papers and Discussions at the International City and Regional Planning Conference held at New York City, April 20 to 25, 1925*, Baltimore, *The Norman Remington Co.*, 1925, p. 8. Entre los libros que quedan de la biblioteca del urbanista, en resguardo de Carlos Contreras de Oteyza, se encuentran todos los volúmenes.

York, el cual comprendía una serie de estudios del lugar que se iba a planificar, labor que tomó cinco años (1921-1926) al *Committee on Regional Plan of New York and its Environs*, asociación civil que se formó ex profeso para su formulación, cuyo presidente en el momento de su fundación fue Charles D. Norton y a su muerte, Frederic A. Delano.

El RPNY fue editado en varios volúmenes monográficos, que de acuerdo con la traducción de Contreras se titulan: I. *Los principales factores económicos en el arreglo y crecimiento metropolitano*; I. A. *Las industrias química, metalúrgica, maderera, tabaquera y de artes gráficas*; I. B. *Las industrias alimenticia, de ropa y textil*; II. *Población, valores de las tierras y gobierno*; III. *Tráfico vial*; IV. *Tránsito y transportes*; V. *Recreación pública*; VI. *Los edificios: sus usos y los espacios alrededor de ellos*; VII. *La planificación vecinal y de comunidades*; VIII. *Condiciones físicas y servicios públicos*.² Se editaron dos tomos más, que incluían textos descriptivos, mapas, dibujos, bocetos y fotografías de la región; lo que no quiere decir que los antes enlistados no los tuvieran. Delano explica la labor realizada:

Las voluminosas monografías sobre las fases más importantes de la planificación urbana y regional [...] son indicativas del extenso campo de investigación que ha sido cubierto, de las vastas ramificaciones y de la extraordinaria complejidad de los problemas que en ellos se abordan. Esta tarea ha implicado el desarrollo de cuantiosas ideas y proyectos; la supervisión y coordinación de las propuestas y de los diseños de los colaboradores; la aplicación al urbanismo de una nueva concepción filosófica, en el contexto actual de un país democrático; y el estudio de cada

² “Cómo funcionan algunas comisiones de planificación en varias poblaciones importantes del mundo”, en *Planificación*, t. II, núm. 1, ene-mzo., 1933, pp. 25-26. En inglés, los títulos son: *Major Economic Factor in Metropolitan Growth and Arrangement; Chemical, Metal, Wood, Tobacco, and Printing Industries; Food Clothing and Textile Industries, Wholesale Markets, and Retail Shopping, and Financial Districts; Growth and Distribution of Population and Land Values; Highway Traffic, Transit and Transportation, including Study of Port and Industrial Areas; Public Recreation; Buildings: Their Uses and Spaces about them, including Reports of Zoning, Housing, Sun, Light in Urban Areas, and Economics of High Buildings; Planning and Development of Land, including Reports on Economics of Land Subdivision, Neighborhood Units, New Towns and Garden Cities; y Public Services and Miscellaneous*.

proceso, incluso cada frase, de los diez volúmenes del plano regional.³

Quien dio unidad al proyecto para la comprensión de los problemas, supervisó la secuencia lógica para su presentación y edición, y dirigió el proyecto fue el inglés Thomas Adams, quien coordinó a numerosos planificadores que participaron, entre ellos, Frederick Law Olmsted Jr., John Nolen, Harland Bartholomew, John B. Ford, Edward H. Bennet y Flavel Shurtleff. Adams explicaba que el objetivo general del RPNY fue el de estudiar el crecimiento, las características y las necesidades urbanas, económicas y sociales de las comunidades asentadas en la región, que incluye el puerto de Nueva York, y resumir y presentar los resultados, en una forma que sirviera de guía para la preparación de un plan de acción, que mostrara y asegurara el mejor desarrollo de toda la demarcación.⁴ Ese plan debía ser sustentado en una legislación, promulgada ex profeso, y un organismo, gubernamental o privado, que lo formulara, vigilara y asesorara su cumplimiento. Al no existir una dependencia especializada:

El trabajo tuvo que ser realizado, de manera personal, por un grupo de individuos, dispuestos a prestar un servicio voluntario, y fue financiado por diversos intereses políticos. El Comité no tiene el poder para ejecutar los proyectos [...] La ejecución de cualquier plan debe ser un proceso gradual que implica un período considerable de tiempo, por ello, la continua replanificación y las constantes modificaciones serán necesarias debido a las condiciones cambiantes durante el período de las ejecuciones.⁵

Es cierto, el *Plano Regional de Nueva York y sus alrededores* contenía una serie de estudios básicos en constante renovación, es decir, las minuciosas investigaciones y trabajos propuestos no debían considerarse estáticos, tendrían que actualizarse en la medida de que el espacio por planificar cambiara, como parte de un proceso

³ Thomas Adams, *The Building of the City, Regional Plan of New York and its Environs*, v. II, Filadelfia, WM. F. Co. Printers, 1931, p. 3. Traducción mía.

⁴ *Regional Plan of New York and its environs*, Nueva York, v. 1. *Major Economic Factors in Metropolitan Growth and Arrangement*, Nueva York, 1927, pp. VII y ss. Traducción mía.

⁵ *Ibidem*, p. xv.

gradual. Además era obligatorio realizar una labor de propaganda y educativa entre la población. El comité del plano de Nueva York promovió, también, la legislación necesaria para que el proyecto pudiera ser concretado e impulsó la creación de comisiones.

Apenas iniciados los estudios, Theodora Kimball expresó que el RPNY era el más importante estudio hecho en Estados Unidos hasta ese momento.⁶ Precisamente una de sus innovaciones era su carácter regional, mismo que destacó el presidente de la IFHP, Ebenezer Howard, quien corroboró la necesidad de que la planificación de los espacios —naciones, regiones, puertos, ciudades— se guiara por un plan de desarrollo, que considerara su entorno geográfico y su relación con las ciudades aledañas. El enfoque regional del RPNY concretaba los presupuestos del escocés Patrick Geddes, que llevaban a los urbanistas a salirse de los límites convencionales de la ciudad y marcar la región natural como la base de su planificación. Peter Hall afirma que si la ciudad jardín había nacido en Inglaterra, a partir de ideas norteamericanas, la ciudad regional se concretó en Estados Unidos, a partir de ideas que surgieron en Francia.⁷

El historiador del urbanismo Stephen V. Ward explica los alcances de las propuestas para el puerto estadounidense y su región:

Gran parte del RPNY fue diseñado para apelar a los sentimientos de negocio, que permeaban gran parte de la planificación estadounidense. Las técnicas y el material de estudio fue definitivamente impresionante, al igual que muchos otros planes de la década de 1920; sin embargo, aquí se dio un mayor énfasis al transporte; se hicieron propuestas ambiciosas sobre el tránsito ferroviario, que no fueron implementadas. Por el contrario, las ambiciosas propuestas para la construcción de caminos (*highways*), en términos generales, se realizaron con notable rapidez.⁸

⁶ Theodora Kimball, *Manual of Information on City Planning and Zoning Including References on Regional, Rural, and National Planning*, Cambridge, Harvard University Press, 1923, p. 166.

⁷ Peter Hall, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996 (Colección Estrella Polar), p. 148.

⁸ Stephen V. Ward, *Planning the Twentieth-Century City. An Advanced Capitalist World*, John Wiley & Sons, Ltd., Baffins Lane, West Sussex, 2002, p. 116. Traducción mía.

Otros proyectos cardinales contenidos en el RPNY se relacionan con la dotación de extensos parques y espacios para la recreación en las zonas periféricas, los cuales fueron construidos con una extraordinaria rapidez, gracias al tesón e influencia política de Robert Moses.⁹ Así, se crearon grandes parques estatales comunicados por impresionantes avenidas y autopistas de pago, lo que permitió el rápido acceso a los automóviles que salían y entraban a la ciudad.¹⁰ Una valoración de los primeros avances neoyorkinos, proporciones guardadas, podría hacerse a los trabajos de planificación de Contreras para el Distrito Federal, en los cuales se dio un mayor énfasis a la circulación, al tránsito ferroviario y a la dotación de parques y reservas forestales.

La influencia del *Plano Regional de Nueva York y sus alrededores* se manifestó en el *Plano Regulador del Distrito Federal 1933* de Carlos Contreras, y aunque el arquitecto mexicano promovió, por todos los medios, que se realizara una tarea semejante no logró ese propósito, aunque obtuvo resultados provechosos, como esa misma edición, que se convirtió en el único planteamiento urbanístico para la capital de la República, publicado en la primera mitad del siglo xx.

SEMEJANZAS Y DIFERENCIAS

El *Plano Regulador del Distrito Federal 1933* es un “Folleto de 50 páginas con numerosos esquemas y un estudio preliminar, en la escala de 1:10,000.”¹¹ Se trata de un ejemplar modesto; sin embargo, los ideales son parecidos al neoyorkino: guiar, regular y llevar a cabo “un desarrollo coordinado, equitativo y armonioso de la región de la ciudad de México y sus alrededores que, de acuerdo con sus necesidades presentes y futuras, estimule de la mejor manera la salud, la seguridad, la moral, el orden, la convivencia,

⁹ Robert Moses llevó a cabo la transformación física de Nueva York, desde el punto de vista vial, entre 1934 y 1938.

¹⁰ Ward, *Planning the Twentieth-Century City*, op. cit., p. 120.

¹¹ El estudio se titula *Plano Regulador del Distrito Federal. Estudio preliminar. 1932. Escala 1:10,000. Carlos Contreras Arquitecto*, mide 64 x 47 cm, y se incluye doblado en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933* (México, Talleres Linotipográficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1933).

la prosperidad y el bienestar general, así como a la eficiencia y la economía en el proceso de desarrollo.”¹²

El RPNY fue patrocinado por empresarios; la publicación de Contreras, por miembros de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana y se vendió en dos pesos; el producto de su venta iba a ser destinado a un fondo de planificación, manejado por esa agrupación.

Un organismo semejante al comité del RPNY debía formular el plano regional del Distrito Federal y coordinar los intereses de diferentes sectores sociales y debía estar en manos de “hombres de influencia y técnicos y competentes; debía exponerse y presentarse a la discusión, crítica y sugerencias de los habitantes de la región, antes de ser aprobado definitivamente”.¹³ De vital importancia era que la población conociera los planos reguladores, por ello debían ir dirigidos a cualquier habitante de la región, que quisiera conocer aspectos físicos, económicos y sociales del lugar.¹⁴ Por ejemplo, del *Plano de Chicago* de 1906 se exhibieron láminas y dibujos en forma independiente y los volúmenes del regional de Nueva York fueron ampliamente promovidos. El urbanista mexicano partía de esa idea, al sugerir la construcción de un museo para la exhibición de los estudios y planteamientos del plano regulador para la capital mexicana.

La idea de que la puesta en el terreno de los proyectos de planificación era una inversión que traería beneficios tanto a la comunidad como a los mismos inversionistas fue también asumida por Contreras, aunque en la práctica éste buscó el apoyo del Estado para poner en marcha un trabajo de semejante naturaleza, y en pocos años logró que se involucrara en la planificación —como se ha visto—, con la promulgación de la *Ley para la Planeación General de la República* (1930) y la creación de la primera dependencia federal para la planificación del país y sus ciudades.

Los estudios realizados en la Comisión de Programa le permitieron a Contreras definir los temas que tendrían que abordarse; por lo que en la publicación *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*,

sólo planteó sugerencias para su desarrollo posterior. Los temas que en el *Plano Regional de Nueva York y sus alrededores* se expusieron en varios volúmenes, el mexicano lo hacía en pocas páginas, ya que se trataba —como hemos dicho— de los preliminares para que una comisión de planificación se encargara de la preparación de los estudios y proyectos. Así, el plano mexicano sólo asentaba los temas que debían abordarse, lo cual nunca se llevó a cabo.

CONTRERAS Y EL PLANO REGULADOR

Precisiones sobre la escala regional

En varios escritos, Contreras propagó sus ideas sobre la escala regional, siendo los proyectos de la capital del país y de Veracruz en los que ensayó ese enfoque. El arquitecto consideraba que todos los problemas del Distrito Federal estaban ligados y se relacionaban con la solución integral de los de la cuenca de México.¹⁵ Que Contreras contemple la planificación en esa escala no era una idea novedosa. Preocupaciones semejantes circulaban poco antes de sus planteamientos, en particular en los años cercanos al cambio político-administrativo del Distrito Federal, siendo el portavoz más notable Vicente Lombardo Toledano, quien, de acuerdo con Hernández Franyuti, consideraba que “los problemas de la ciudad de México y del Distrito Federal deberían considerarse de una manera conjunta y [es] necesario que los pueblos y ciudades circunvecinas se asocien legalmente al núcleo central [...] Proponía tomar como base para el gobierno administrativo del Distrito Federal la unidad geográfica del Valle de México.”¹⁶ Ese tema lo despliega Lombardo Toledano en el artículo “La supresión del

¹² Carlos Contreras, “¿Comisión o Departamento de Planificación del Distrito Federal?”, en *Planificación*, t. 1, núm. 13, sep-dic. de 1928, p. 17.

¹³ *Ibidem*, p. 14.

¹⁴ Frederic A. Delano, *Regional Survey of New York and its environs*, *op. cit.*, v. 1, p. v.

¹⁵ Entre los problemas del Valle que afectaban la capital estaba el desagüe y pozos, la desecación de Lago de Texcoco, la deforestación continua, el hundimiento, el bajo nivel de las aguas freáticas, el aumento de tolveneras; entre otras soluciones proponía establecer un equilibrio hidráulico controlado. Carlos Contreras, “Los problemas del Valle de México”, en “Sección Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novedades*, 13 de julio de 1952, p. 14. Si bien sabemos que, desde el punto de vista geográfico, el Distrito Federal está inscrito en una cuenca, la tradición se refiere a ella como valle. Aquí utilizaremos la noción cuenca de México en la redacción y valle de México en las transcripciones.

¹⁶ Citado en Regina Hernández Franyuti, *El Distrito Federal. Historia y vicisitudes de una invención, 1824-1994*, México, Instituto Mora, 2008 (Col. Historia Urbana y Regional), pp. 181-182.

ayuntamiento libre en el Distrito Federal”, incluido en *Planificación*, en donde sugería revisar los límites del Distrito Federal para hacer coincidir la región política con la región geográfico-social, y explicaba que debían de estudiarse las características políticas, económicas y sociales de la región para dotarla de un gobierno que respondiera a ellas.¹⁷

La Comisión de Programa consideró, igualmente, el enfoque regional y sólo pudo desarrollar, durante el corto tiempo en que funcionó, el aspecto vial, en el que las poblaciones de Naucalpan, Cuautitlán y Tlalnepantla se unían al Distrito Federal por grandes avenidas y los caminos carreteros, que a su vez se conectaran con los distintos puntos de la República.¹⁸

LA HISTORIOGRAFÍA

Hemos tratado de definir los principios y objetivos de los proyectos para la planificación de dos regiones, Nueva York y Distrito Federal —dos realidades completamente diferentes—, y sus respectivos planos reguladores; también señalamos que Contreras no pudo materializar el suyo, a la manera del estadounidense; sin embargo me interesa aclarar lo que en la historiografía se ha entendido por “el plano regulador de Contreras”.

En principio no tenemos duda de lo que para Contreras debía ser el plano regulador del Distrito Federal, a semejanza del *Regional Survey of New York and its Environs*; también tenemos claro lo que para él es un plano de ciudad, el cual incluye esos elementos de la vida de la ciudad (vialidad, zonificación, servicios, habitación, zonas forestales) que son expresados “en un espléndido documento que se llama plano de ciudad”.¹⁹ Éste será un documento aislado, mientras que el *Regional Survey of New York and its Environs* y *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*, que Contreras imaginaba, estará formado por una serie de

levantamientos, fotografías, estudios, estrategias para su financiamiento, acogido por una ley, desarrollado por una comisión de planificación y, por supuesto, formado por una serie de planos de ciudad.

Esta aclaración podría parecer ociosa; sin embargo, se debe a que en la historiografía del urbanismo, producida en el siglo xx en nuestro país, se le atribuye el término “plano regulador” al plano de ciudad. El caso más característico es el documento llamado *Plano Regulador del Distrito Federal. Estudio preliminar 1932*, (Figura v.4) en el que Contreras desarrolla, principalmente, planteamientos circulatorios, y que ha sido interpretado como “el plano regulador de Contreras”, mientras el plano regulador soñado, aquél semejante al de Nueva York, no se concretó. El término “plano regulador”, que forma parte del título, le dio ese estatus, sin considerar que éste era sólo un trazo vial, entre muchos otros que debían realizarse para la planificación integral del Distrito Federal. De ahí en adelante, los planos de ciudad que el DDF prepare se relacionarán fundamentalmente con el sistema vial, como el *Plano regulador del desarrollo de la ciudad* de 1943.²⁰ (Figura VIII.4)

GLOSA

Por lo antes dicho, *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933* sólo aborda los rubros que Contreras considera que sean tomados en cuenta en las investigaciones, levantamientos y proyectos previos a la formulación de un plano regulador.

Población

Entre los estudios por desarrollar en este apartado estaban la distribución de los habitantes; la densidad poblacional y el proceso de crecimiento durante los últimos treinta años, buscando las causas que influyeron en la ocupación del territorio, tales como la Revolución, la depresión de la agricultura, el aumento de las industrias, la dotación de los servicios, los factores que hubiesen retardado o entorpecido su desarrollo,

¹⁷ Vicente Lombardo Toledano, “La supresión del ayuntamiento libre en el Distrito Federal”, en *Planificación*, t. I, núm. 8, abril de 1928, p. 23.

¹⁸ Aunque algunos de esos caminos ya existían, ahora lo que Contreras propone son las ligas y prolongaciones dentro de un plan regional.

¹⁹ Carlos Contreras, “Qué cosa es la planificación de ciudades y regiones”, en *Planificación*, t. I, núm. 1, septiembre de 1927, pp. 4-5.

²⁰ *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio, 1940-1946*, México, Talleres Gráficos de la Penitenciaría del DF, 1946, cap. VII, p. 5.

las facilidades comerciales y las vías de comunicación y los medios de transporte.

En la evaluación de las zonas del Distrito Federal —como se ha expresado—, la suroeste mostraba un desarrollo satisfactorio, ya que contaba con un buen clima, agua abundante, vegetación y servicios. En cambio, en el norte y oriente, el desarrollo era incipiente, teniendo problemas como las tolvaneras provenientes del Lago de Texcoco y un terreno salitroso en los alrededores, además escasez de vías de comunicación, agua, arboledas y servicios.

Contreras propone aquí el desarrollo y mejoramiento de nuevos centros de población “en los suburbios”, en donde se ubique una Ciudad Universitaria, una ciudad militar y áreas industriales, obreras y agrícolas; plantea, también, la necesidad de construir “ciudades satélite con todas sus funciones y necesidades propias”; igual importancia da a la planificación de las espacios no urbanizados, abandonados, congestionados en el centro de la ciudad.²¹

Zonificación

De acuerdo con el urbanista, la zonificación significaba la acción orientada a controlar el desarrollo de la ciudad, y se trataba de “un esfuerzo inteligente y consciente para dirigir el futuro desarrollo por medio de una reglamentación, basada en la salubridad, seguridad, bienestar de sus habitantes. La zonificación estabiliza y protege el valor de la propiedad y de las inversiones; divide la ciudad en zonas residenciales, comerciales, industriales, escolares, forestales y de recreo, permitiendo y fomentando su desarrollo ordenado.”²²

Las zonas que debían atenderse serían las residenciales de varios tipos (casas aisladas, departamentos y casas obreras), las comerciales, las industriales, las agrícolas (pequeñas granjas, el Parque Agrícola del Lago de Texcoco y las chinampas), las educacionales, las militares, las forestales, las arqueológicas, las arquitectónicas y los centros cívicos (plazas y espacios públicos). Para la zonificación del Distrito Federal el arquitecto recomendaba:

²¹ Contreras, *El Plano Regulador*, op. cit., pp. 13-14.

²² Carlos Contreras, “Proyecto para la creación de una Oficina de Planificación”, en *Planificación*, t. 1, núm. 14, febrero de 1929, p. 19.



Figura vi.1. *La zonificación previene esto*. Caricatura usada en la campaña publicitaria de zonificación en Evansville, Indiana, 1925. En revista *City Planning*.

Debe conocerse en forma precisa la ubicación actual del comercio, de las industrias, de las habitaciones, de los edificios gubernativos, de las escuelas, mercados, teatros cines, bancos, monumentos arqueológicos y arquitectónicos, parques, jardines, campos de juego, estadios, campos deportivos, establecimientos de beneficencia, terminales, estaciones de gasolina, garajes, restaurantes, hoteles, cantinas, baños públicos, inspecciones de policía y estaciones de bomberos, cementerios y panteones, rastros, museos, bibliotecas, iglesias, etcétera.

Esta documentación debe ponerse en forma gráfica, clara y precisa, y a colores si es necesario, en mapas seccionales de la ciudad de México a una escala 1:500. En otra serie semejante de mapas seccionales debe indicarse, por medio de colores el tipo de construcción y el número de pisos o su altura. Finalmente, en otra serie semejante, la densidad por manzanas. Con estas tres series completas y con los estudios relacionados con el sistema circulatorio de

la ciudad de México se puede proceder a formular la zonificación del Distrito Federal.²³

Contreras encontró áreas bien definidas, como las habitacionales, las comerciales y la que llamó “cívica gubernativa comercial”. Las primeras las dividió en tres categorías, las “de mejor tipo”, Cuauhtémoc, Juárez, Roma, Hipódromo Condesa, Del Valle y *Chapultepec Heights*; en segundo término, “aunque de primera clase, pero de diferente tipo”, estaban la Santa María, Guerrero, San Rafael, Industrial, así como las extensiones urbanas hacia Tacubaya, San Pedro de los Pinos, Mixcoac, San Ángel, Coyoacán y Tlalpan; por último, distinguía las de menor categoría, como la Hidalgo o Doctores, Álamos, Postal, Federal, Motezuma, Buenos Aires y Peralvillo; en estas últimas, “se imponen mejoras de determinada índole, como la ampliación de ciertas arterias, espacios libres destinados a campos de juego, parques, jardines, lugares adecuados para escuelas y mercados, obras de saneamiento, agua y pavimentación, que naturalmente forman parte integrante del programa general de obras públicas del Distrito Federal.”²⁴

Esta valoración coincide con la que dos años antes hiciera Puig Casauranc, quien indicaba que la dotación de servicios correspondientes a una ciudad moderna sólo favorecía a la Hipódromo Condesa y a las Lomas de Chapultepec; las demás, con servicios deficientes, cubrían una “enorme área carente de servicios urbanos y de higiene como resultado de la autorización de venta de lotes en zonas carentes de pavimentos, de aguas, de atarjeas.”²⁵ De ello, se puede inferir que las ubicadas en el suroeste y noreste, debido a la topografía de su terreno y las fuertes inversiones influyeron en su ocupación y en la favorable dotación de servicios. Los diagnósticos de Contreras y de Puig Casauranc son una muestra palpable de otro de los problemas urbanos que la ciudad venía arrastrando, la dotación desigual de servicios, lo que había llevado a definirla como una ciudad de contrastes.

²³ Contreras, *El Plano Regulador*, op. cit., p. 15.

²⁴ *Ibidem*, p. 16.

²⁵ “Por qué y en qué extensión faltan servicios de urbanización en el Distrito Federal. Informe presentado por el doctor José Manuel Puig Casauranc, Jefe del Departamento Central ante el Consejo Consultivo del Departamento Central”, en *Nuestra Ciudad*, México, núm. 2, 1930, Dirección de Acción Cívica del DDF, p. 7.

Contreras encontró algunas zonas bien definidas y otras no tanto. En la que llamó “zona cívica gubernativa comercial”, se encontraban, también, los principales edificios públicos, los más destacados centros cívicos (plazas y espacios públicos) y el área comercial más importante de la capital. A diferencia de las habitacionales, las comerciales y las industriales, grandes y pequeñas, se hallaban repartidas por toda la ciudad “y algunas de las principales, enclavadas en medio de zonas residenciales, presentes o futuras, de importancia (Fábrica Euskadi, Cervecería Modelo, Fábrica de Cemento Tolteca, La Consolidada, etc.) y convendría desde luego definir la localización de las zonas industriales para las grandes y pequeñas industrias”.²⁶

En el censo de 1930, se contabilizaron seis mil industrias, incluidas las grandes y pequeñas, como panaderías y hojalaterías. La propuesta del urbanista era que los sectores industriales se localizaran al noroeste y por el rumbo de Azcapotzalco, debido a varias razones, entre ellas, por contar con terrenos amplios y suficientes, por la dirección de los vientos dominantes favorables y por el fácil acceso de los medios de transporte. Asimismo, sugiere áreas mixtas, en las que se instalen, a la vez industrias y áreas residenciales obreras, tal y como lo formuló en el proyecto habitacional para los empleados ferrocarrileros.

En relación con las escolares tendrían que hacerse estudios de densidad poblacional, con el fin de que quedaran bien repartidas, de acuerdo con el número de habitantes, dotándolas de vías de circulación, amplios parques, jardines y campos de juego. Igualmente sugería que la “ciudad militar”, se concentrara cerca de Tepexpan.

En *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*, Contreras insiste en la necesidad de construir la Universidad Nacional de México, que:

...constituirá un gran paso en bien de la población universitaria de México, ya que, contando con una serie de edificios proyectados y construidos eficientemente de acuerdo con un programa definido de

²⁶ Contreras, *El Plano Regulador*, op. cit., p. 17.

largo aliento, se eliminarán todas las condiciones deplorables actuales de alojamiento, se creará un espíritu nuevo de cohesión, de estímulo y de rejuvenecimiento entre el estudiantado y el profesorado, que habría de dar excelentes frutos, proporcionando al país elementos ejecutivos directores capacitados que tanto necesita.²⁷

Las zonas agrícolas y las forestales eran de vital importancia. Respecto a las primeras, Contreras propuso crear pequeñas granjas en el sureste, en Izta-calco, Iztapalapa y Xochimilco, “con su sistema de lagos y canales y posiblemente a lo largo del camino a Puebla, con probable desarrollo del Parque Agrícola del Lago de Texcoco”.²⁸ Respecto a las forestales, desde 1927 había planteado la creación de enormes zonas que le sirvieran de marco al Distrito Federal, el Desierto de los Leones, Los Remedios, el Lago de Texcoco y Milpa Alta, Xochimilco y El Pedregal. Ese sistema podría ligarse con varias vías-parque, “que constituirían uno de los más bellos paseos del mundo y que fomentarían indudablemente el desarrollo del turismo nacional y extranjero.”²⁹

Sistema circulatorio y de medios de transporte

El sistema circulatorio y el de medios de transporte comprendían:

1. Arterias principales, bulevares y vías-parque.
2. Calles secundarias de diversos tipos.
3. Canales y lagos.
4. Medios de transporte:
 - i. Por ferrocarril.
 - ii. Por tranvías.
 - iii. Por automóvil y camión.
 - iv. Por avión.
 - v. Por agua.
 - vi. Vías subterráneas de tránsito rápido.
5. Estaciones terminales:
 - i. Ferrocarril.
 - ii. Tranvías.
 - iii. Camiones.

iv. Aéreas.

v. Embarcaderos.

vi. Estacionamientos de vehículos.³⁰

El urbanista argumentaba que para resolver debidamente ese problema y el del tránsito se requería de un estudio coordinado y completo de todos los elementos citados, con el fin de lograr una solución integral y definitiva.

Sistema de parques

En este rubro, se incluyen parques municipales, jardines, campos de juego, locales para niños menores de 14 años, plazas como lugares de descanso, campamentos de verano, parques nacionales, reservas forestales, cementerios, parques conmemorativos y vías-parque. Los jardines, a excepción de algunos como la Alameda, Parque España, Hipódromo Condesa, Balbuena y Chapultepec, a su parecer, eran insignificantes en tamaño o estaban invadidos con mercados. Sobre los parques más extensos de la ciudad aconsejaba: “Conviene considerar la ampliación del Bosque de Chapultepec para incluir los terrenos del Molino del Rey y combinarse probablemente con los del Panteón de Dolores, así como la extensión del Parque de Balbuena hasta el camino de Puebla y prolongación sur de la calzada del Puerto Aéreo.”³¹

Al parecer del arquitecto, la ciudad contaba con bastantes campos deportivos y clubes, como el Parque Obrero Venustiano Carranza, “uno de los mejores de América”; entre los clubes, estaban el Delta, Asturias, el de la Secretaría de Hacienda, Country Club, Deportivo Chapultepec y Club de las Lomas de Chapultepec. Entre los parques destacaban el Noche Buena, Parque Lira y algunos núcleos arbolados importantes, como los Viveros de Coyoacán, los de Mixcoac y los de Panzacola. Respecto a los cementerios proponía que la Dirección de Obras Públicas los construyera a manera de parques conmemorativos, uno en el cerro de la Estrella y otro, en San Ángel.

²⁷ *Ibidem*, pp. 18-19.

²⁸ *Ibidem*, p. 19.

²⁹ *Ibidem*, p. 20.

³⁰ *Ibidem*, p. 25.

³¹ *Ibidem*, pp. 41-42.

Servicios municipales

En el desarrollo de este rubro, el arquitecto transcribió algunos párrafos del “Informe sobre varios asuntos relativos a las obras de saneamiento y desagüe de la ciudad de México” de Roberto Gayol, publicado en marzo de 1933, en el que ingeniero indicaba que no había habido una solución definitiva de los problemas sino sólo ensayos y paliativos:

...para evitar la catástrofe que amenaza a la ciudad, pues la naturaleza inexorable continúa su labor de entarquinar la pequeña capacidad que aún queda del vaso de Texcoco, y cuando este desaparezca por completo, lo cual sucederá dentro de muy poco tiempo. Los ríos del Valle, en un año de copiosas lluvias, derramarán sus aguas en la ciudad misma, ocasionando perjuicios, cuyo monto es imposible calcular, pero que sin duda será mucho mayor que el costo de las obras con las cuales se puede evitar esa calamidad.³²

De ahí, que el ingeniero propusiera algunos trabajos técnicos y obras por realizar, entre ellas, extender y conservar los sistemas de desagüe del Valle de México, el saneamiento de la ciudad y de las poblaciones del Distrito Federal; ampliar el Canal de San Lázaro hasta “la cruz del Lago de Texcoco”; construir la derivación del colector general del sur; desazolvar el Gran Canal del Desagüe; profundizar el Gran Canal; y reforestar las montañas que rodean el Valle, entre otras obras.

Contreras estaba de acuerdo con la problemática planteada por el ingeniero Gayol y sus propuestas para solucionarla.

Casa-Habitación

El urbanista recomienda que se promulgue una “Ley Modelo sobre la Casa-Habitación”, que incluya salubridad; saneamiento; instalaciones sanitarias y drenaje; abastecimiento adecuado de agua, luz y ventilación; receptáculos de basura y desechos; plantas de incineración; precauciones contra incendio; limpieza y conservación adecuada de los edificios; prohibiciones contra el uso indebido de sótanos para habita-

ción; restricciones respecto a inquilinos; prohibición contra la conservación y cría de determinados animales; densidad de población; estipulaciones en cuando a expropiación de zonas enteras y consideradas como arrabales insalubres; la habitación en hoteles y casas de huéspedes; condiciones del alojamiento de la población universitaria, habitación de la clase obrera; espacios libres y jardines; problemas sociales como la delincuencia y la mendicidad; creación de asociaciones de cooperativas de préstamos y de construcciones; concursos y premios para tipos de buena arquitectura para la casa habitación mexicana; finalmente, una campaña educativa.

Recreación

Un rubro promovido vigorosamente por el urbanismo fueron los espacios para la recreación de los habitantes de la ciudad. Para Contreras, igualmente, fue importante “el cultivo y el desarrollo organizado de los medios de expresión y de expansión del cuerpo y del espíritu por medio de la música, cantos, bailes, juegos y artes, con el fin de lograr un medio ambiente más alegre, más tranquilo y “más nuestro” y que asegurara generaciones mejores, más sanas y más felices.”³³ Recordemos que el bienestar de los pobladores fue fundamental en su noción de planificación; esto no es más que una confirmación de su lado utópico, pues no sólo se trataba de brindar bienestar, sino además salud, formación y sobre todo felicidad, por medio de espacios adecuados, suficientes y cercanos ya fuera a su trabajo o a su hogar.

Su plan incluye la creación de campos de juego, campos deportivos, gimnasios, estanques, clubes de exploradores, facilidades para acampar, educación física, social, higiénica y sanitaria, asociaciones recreativas, teatro, música, canto, baile, trabajos manuales, deportes, juegos olímpicos, profesores de educación física y entrenadores, directores de recreación y de deportes, organización deportiva y recreativa de los trabajadores, programas municipales que comprendieran los aspectos físico, rítmico, constructivo, de paseos, de exploración y educación, teatral, literario y cívico social.

³² *Ibidem*, p. 44.

³³ *Ibidem*, p. 47.

Arquitectura

De acuerdo con Contreras, la planificación trajo un nuevo concepto de arquitectura, el cual debía comprender:

...el trazo de una ciudad o de una región, en donde el problema de “circulación” pasa de la consideración de un acceso fácil entre varias piezas o salas, pasillos, corredores y vestíbulos, o de piso en circulación vertical, al acceso conveniente y adecuado en edificios y lugares poblados por medio de calles, avenidas, bulevares, caminos, vías férreas y hasta rutas aéreas, visualizando, justamente desde el aire, en un plano más elevado y con facultad creadora que debe ser innata en el arquitecto, la “composición” completa de este problema fascinador y complejo.³⁴

A esta la llamaba, al igual que sus contemporáneos, arquitectura cívica y se encargaba de las problemáticas urbana. Los argumentos aquí planteados contradicen lo dicho anteriormente por Contreras, cuando se refería a la nueva disciplina, independiente de la arquitectura, con un diferente perfil del profesional y objetivos propios, idea más afín con los planteamientos del medio internacional, en donde el urbanista no era meramente un arquitecto, sino “un individuo de carácter técnico complejo: arquitecto, ingeniero, promotor, periodista, educador, conferencista, abogado y por encima de todo esto: DIPLOMÁTICO.”³⁵ Por ello, insistía en la creación de la carrera para formar al nuevo especialista:

Considerando que la experiencia ha demostrado que se necesitan en el mundo especialistas en la ciencia y arte de la planificación de ciudades y de regiones; individuos que además de su amplia cultura posean conocimientos de historia, legislación, finanzas, organización y administración de ciudades, servicios públicos y que sean maestros en el arte de la composición, creo que es menester preparar a seleccionados elementos mexicanos para que puedan prestar

los servicios antes indicados en bien del desarrollo y mejoramiento de México.³⁶

Su “Proyecto para la carrera de planificador de ciudades en la Escuela Nacional de Bellas Artes de la Universidad Nacional” establecía la preparación a nivel licenciatura y no era necesario que tuviera a la arquitectura como primera carrera. Esa contradicción demuestra una indefinición del campo que continuó a lo largo del siglo xx en nuestro país, en donde el urbanismo no se desligó de la arquitectura

La idea expuesta en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933* coincide con la de sus contemporáneos mexicanos, como Pallares, siendo sus propuestas anteriores, referidas al nuevo profesional, más coherentes con su formación y su pensamiento.

Financiamiento y legislación

Se ha visto que el financiamiento y la legislación eran fundamentales en la planificación. Para el primero, se consideraban tres fuentes principales de ingresos, las provenientes de las propiedades, de las subvenciones del gobierno federal o del Estado y, en general, de las contribuciones. En la organización del programa de financiamiento para la formación del plano regulador se tendrían que dar estos pasos:

- 1) Política de “páguese según se vayan realizando las obras”. 2) Programa de financiamiento y largo plazo. 3) Relación de estos programas con la planificación de ciudades y con la ejecución de obras públicas y privadas. 4) Servicios municipales. Presupuestos de conservación. 5) Preparación y formación de presupuestos. 6) Organización y preparación de los presupuestos y programas de obras públicas. 7) Medios de financiamiento: contribuciones generales, impuestos especiales, emisiones de bonos de carácter general o especial, donativos...³⁷

Contreras argumentaba que, en nuestro país, las obras públicas municipales “todas están sujetas fatalmente

³⁴ *Ibidem*, p. 48.

³⁵ Carlos Contreras, “Proyecto para la carrera de planificador de ciudades en la Escuela Nacional de Bellas Artes de la Universidad Nacional”, en *Planificación*, t. I, núm. 14, ene-mzo. de 1929, pp. 12-13.

³⁶ *Ibidem*, p. 12.

³⁷ Contreras, *El Plano Regulador*, op. cit., pp. 48-49.

a la política.”³⁸ Recordemos que la formulación del plano regional de Nueva York estuvo a cargo de una asociación privada y los trabajos que se derivaran representaban una buena inversión. La experiencia del arquitecto es un ejemplo fehaciente de la relación del urbanismo con la política. Él no quiso estar sujeto “fatalmente” a la política, debido a que su esquema mental provenía de una realidad muy diferente a la mexicana. En el desarrollo de su proyecto nacional pidió al presidente, en esos momentos Pascual Ortiz Rubio, su apoyo. Luego de mucha insistencia halló en su sucesor, Abelardo Rodríguez, el aval para la promulgación de la ley nacional de planeación, basada en sus ideales urbanísticos. Más adelante contó con el respaldo decisivo del regente Aarón Sáenz, para la expedición de una legislación para el Distrito Federal y la creación de su comisión de planificación, la cual empezó a concretar, en el terreno, las propuestas del *Estudio Preliminar 1932*. Ante estos hechos, concluimos que política y urbanismo sí están “fatalmente” vinculados y, en el caso de Contreras, los vaivenes y los intereses de los gobernantes le permitirán concretar sus propuestas y desde nuestro punto de vista ese vínculo fue muy enriquecedor para el país y para el Distrito Federal.

❧ UN FRANCÉS Y LA CAPITAL ❧

Se tienen noticias de que el arquitecto francés Jacques Lambert trabajó en nuestro país entre 1928 y 1932. En un artículo que Contreras publicó en la revista *Planificación* ofrecía una reseña de sus principales trabajos, entre los que destacaban los proyectos de jardines, parques y campos de juego en París y sus alrededores; a partir de 1922 trabajó en Estados Unidos; el Comité del Plano de Nueva York, lo comisionó en un proyecto de parques públicos; en Chicago colaboró en el despacho Bennet, Parson y Frost; por último, diseñó los jardines de la Exposición de Artes Decorativas, celebrada en París en 1925. El arquitecto francés obtuvo 40 medallas y premios en

concursos de la Escuela Nacional de Bellas Artes de París y fue laureado en competencias nacionales e internacionales de arquitectura.³⁹ En el mismo texto se informa que fue invitado por la ANPRM, de la cual era consultor, para estudiar los problemas de la capital mexicana, que define en estos términos: “México ha sabido conservar una personalidad vigorosa en su parte central, y si se exceptúan los problemas de circulación, común en todas las grandes ciudades, se observa una gran libertad de movimiento en sus nuevas arterias. En fin, la situación geográfica privilegiada de esta planicie histórica de Anáhuac presenta perspectivas de ampliación que ninguna enorme expansión podría impedir.”⁴⁰

A raíz de la invitación, el francés realizó algunos estudios para la planificación de la ciudad de México. Tenemos noticias de dos proyectos para la avenida 20 de Noviembre, un informe general sobre el turismo y su organización y un estudio para elaborar el *Plan de México* con su reglamento, “indispensable para la capital, que contenga las bases prácticas para controlar, las prescripciones para la construcción, la urbanización de nuevos barrios y el programa de servicios de higiene y estética necesarios para preparar, con todos los estudios, una ley de planificación”, manifestará el arquitecto francés.⁴¹ Igualmente estudió las disposiciones de tráfico, vías de ferrocarril y líneas de autobús y la edificación de una estación central, ya que: “Este ha sido el problema más importante para la vida de la capital, por lo que no se trata solamente de dotar a la ciudad de un edificio moderno digno de ella (edificio por el cual nos sentimos honrados de que el Gobierno nos pidiera nuestros diseños arquitectónicos) sino, sobre todo, por las consecuencias, que la elección de su localización traerá.”⁴²

Por la información revisada deducimos que, a pesar de haber sido invitado por Contreras, Lambert luchó por obtener un lugar protagónico como urba-

³⁸ Carlos Contreras, “Editorial”, en *Planificación*, t. 1, núm. 10, junio de 1928, p. 3.

³⁹ Carlos Contreras, “Jacques H. Lambert, arquitecto urbanista”, en *Planificación*, t. 1, núm. 7, marzo de 1928, p. 11.

⁴⁰ *Idem*.

⁴¹ Oficio de fecha 26 de marzo de 1932, dirigido al presidente de la República, Pascual Ortiz Rubio, firmado por Jacques H. Lambert, AGN, Ramo Presidentes, Fondo Pascual Ortiz Rubio, 112, 3/1334. Traducción mía.

⁴² *Idem*.

nista oficial, compitiendo con el mexicano, patente en los estudios antes enlistados y en los siguientes:

1. Programa de trabajo y condiciones materiales de la misión del urbanismo del Sr. Jaques H. Lambert, México, 1931-1932; 2. Colaboración del Ing. Enrique A. Cervantes en el programa de urbanismo de J. H. Lambert; 3. Informes de trabajo enero-mayo 1932; 4. Formación de los técnicos urbanistas; 5. Colonización del medio rural, ciudades nuevas y vivienda rural; 6. Programa nacional de turismo; 7. Inventario del patrimonio artístico y su protección en la ciudad de México; 8. Plan de México (Plan director de la ciudad de México y evaluación del plan presentado por Carlos Contreras en 1928); 9. Reglamentos de urbanismo para la ciudad de México (legislación urbana), reglamentos de construcción, Ley de Planeación, Comisión de programa (preparación), Comisión de Planeación (control); 10. Construcciones antisísmicas (extracto del reporte sobre el reglamento de urbanismo para la ciudad de México); 11. Reporte sobre el asunto de los rascacielos en la ciudad de México; 12. Reporte sobre la reforestación en el Distrito Federal; 13. El problema ferroviario de la ciudad de México, la Estación Central de los ferrocarriles; 14. Proyecto para el arreglo del Zócalo, Plaza de la Constitución en la ciudad de México; 15. Proyecto para la avenida 20 de Noviembre; 16. Proyecto para el cruce de la Plaza de Peralvillo; 17. Estadísticas de la incidencia de enfermedades en la ciudad de México, 1931.⁴³

No hemos localizado esos proyectos de Lambert, a excepción de aquél sobre los rascacielos en la ciudad, como una medida de densificación poblacional en el centro.⁴⁴ Se trata de un documento muy extenso que incluye aspectos técnicos sobre la posibilidad de cons-

truir ese tipo de inmuebles en el suelo de la capital. La propuesta —argumenta el arquitecto francés— obedece a que México, como las grandes ciudades latinoamericanas, sufría una crisis de expansión lo que provocaba varios problemas. Para su solución sugiere la concentración del valor urbano, la contracción sobre el núcleo central, es decir, la utilización de inmuebles altos en el centro de la ciudad, a diferencia de Contreras, quien siempre se opuso a la construcción de rascacielos en esa zona. La idea de Lambert se deriva de *La Ville Radieuse* de Le Corbusier, proyecto en el que planteaba la redensificación del centro de París por medio de rascacielos.

Jacques Lambert se caracteriza por ser el único extranjero que, entre las décadas de 1920 y 1930, preparó estudios y propuestas para el Distrito Federal. Contreras lo conoció en Estados Unidos y lo invitó a participar en la planificación de la ciudad de México y una vez instalado se movió por su cuenta. Existen indicios de un rompimiento desde su primera estancia en nuestro país, palpable en los escritos y en los temas de los proyectos que planteó, mismos en los que había trabajado el mexicano. Por último, notamos una fuerte competencia, alentada por unos y otros funcionarios. Un claro ejemplo es cuando Lambert presentó, directamente, algunos proyectos al presidente Ortiz Rubio, indicándole su secretario particular que se pusiera a las órdenes de Contreras en la Comisión de Programa. Entonces el francés trató directamente con el secretario de Hacienda, en esos momentos, Luis Montes de Oca, y decidieron que sólo recibiría órdenes directas del presidente en Chapultepec.⁴⁵ Poco después, al convertirse Aarón Sáenz en jefe del DDF, la indefinición terminaría y el mexicano sería apoyado por ese funcionario. Después de 1932, no tenemos noticias de Jacques Lambert en México. Sabemos que años más tarde trabajó en varios países, como Chile y Venezuela.

⁴³ Escrito sin fecha y sin título. En entrevista con el arquitecto Enrique Cervantes del 8 de febrero del 2005 indica que Lambert fue contratado, entre 1931 y 1932, por el entonces ministro de Hacienda, con el fin de que preparara algunos estudios para la planificación del Distrito Federal; también cuenta que su padre, el ingeniero Enrique A. Cervantes, colaboró con los trabajos de Lambert en México. Los estudios en cuestión los resguarda Cervantes hijo.

⁴⁴ J. H. Lambert, *Rapport sur la question des gratte-ciels (sky-scrapers, rascacielos) a Mexico*. AGN, Ramo Presidentes, Fondo Pascual Ortiz Rubio, 115, 24/3078.

⁴⁵ AGN, Ramo Presidentes, Fondo Pascual Ortiz Rubio, 2/437, 3/729 y 3/334.

EL DDF Y AARÓN SÁENZ

SERVIR A LA CIUDAD

Poco después de la intensa labor realizada por la Comisión de Programa, entre 1932 y 1934, el gobierno del Distrito Federal implantó los mecanismos necesarios para iniciar su planificación, basados en el ideario de Carlos Contreras, tales como una ley con su reglamento, la fundación de una comisión de planificación, la formulación de un plano regulador y el inicio de un gran número de estudios y obras viales, derivadas del *Estudio Preliminar 1932*. Esos logros se debieron a tesón del urbanista y al respaldo de dos funcionarios, Aarón Sáenz, jefe del DDF, y Alberto J. Pani, secretario de Hacienda, quienes, además, ejercieron en dos años una de las mayores inversiones en obras públicas.⁴⁶

Si bien este, podríamos llamar, *boom* urbanístico fue registrado en la prensa, en revistas periódicas y en la historiografía de la arquitectura, también fue percibido en el extranjero. Un ejemplo de ello fue un artículo del periódico estadounidense *San Antonio Express*, que daba cuenta de la modernización de la ciudad y destacaba las fuertes inversiones, y al mismo tiempo señalaba que, desde los días de Porfirio Díaz, no se habían llevado a cabo tan importantes obras públicas.

Desde hace ya varios meses la ciudad de México da la impresión de una nueva ciudad en construcción. Por todos lados se ven enormes mezcladoras de concreto y

⁴⁶ Sáenz tomó parte en la Revolución y trabajó para Álvaro Obregón como secretario particular y Ministro de Guerra. El ingeniero Alberto J. Pani tuvo una larga trayectoria en la política del país; al triunfo de Madero fue nombrado Subsecretario de Instrucción Pública y Bellas Artes y más tarde director de Obras Públicas del Distrito Federal; con Carranza fue Secretario de Industria y Comercio; de Relaciones Exteriores con Obregón; y desde el inicio de la presidencia de Calles ocupó la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (1924-1933), puesto en el que logró trascendentales reformas fiscales y bancarias para el país, y creó varios organismos como el Banco de México. El periodo de Sáenz como regente se inició a finales de 1932 y terminó a principios de 1935; por su parte Pani fue destituido como secretario de Hacienda en 1934.

carretillas de grava y cemento, además de multitudes de espectadores observando, curiosos, con admiración y respeto, los gigantes mecánicos; ello obedece a que se estaba colocando la red de drenaje, obra preparatoria para el ensanchamiento y repavimentación.

La actividad constructiva no sólo alcanzó gran fuerza en las obras públicas, sino también en las privadas que mantienen el mismo ritmo. Cientos de nuevas residencias y edificios de apartamentos y de oficinas son construidos, y en la zona central [...] algunas de las calles dan el aspecto de trincheras, pero en lugar de soldados, miles de trabajadores se ocupan de su arreglo.

El trabajo en las vialidades es realizado por el Departamento Central, bajo la dirección general de Aarón Sáenz, y con la supervisión técnica de un comité especial, encabezado por el arquitecto Carlos Contreras, ex profesor de ingeniería [*sic*] de la Universidad de Columbia de la ciudad de Nueva York.⁴⁷

Al inicio de su mandato, Sáenz, al igual que Puig Casauranc lo hiciera en 1930, evaluó la situación de la ciudad e indicaba que había problemas que seguían siendo aplazados, debido a la situación económica y a la falta de un programa integral. Con referencia a la falta de servicios, señalaba que la parte central los padecía, pero el Distrito Federal, en su conjunto, se encontraba en una situación todavía más apremiante. Sin embargo, ahora, se contaba con un proyecto integral, el *Estudio Preliminar 1932*, y un plan de financiamiento promovido por el regente y apoyado por el ministro de Hacienda.

En materia de obras públicas el DDF inició un vasto programa que incluía vivienda, escuelas, mercados, infraestructura, vialidad y reforestación. Una preocupación inmediata fue la vivienda de los trabajadores, siendo los conjuntos de Balbuena y San Jacinto, diseñados por el arquitecto Juan Legarreta, una primera solución. Sáenz se expresó así sobre su importancia:

Mi gobierno ha iniciado prácticamente y sin promesas ni alardes, una labor de la más alta importancia

⁴⁷ J. H. Penn, "Mexico City spends 50,000,000 Pesos in its Public Works Program", en *San Antonio Express*, San Antonio, Texas, 10 de diciembre de 1933. Acc. Traducción mía.



Figura vi. 2. Calles con puestos, ca. 1932. ACC.

social: casas higiénicas, cómodas y bien construidas para nuestra clase trabajadora. Se construye el primer núcleo de cien casas de dos tipos: uno de habitación exclusiva, otro incluyendo un primer piso de estanciataller, para industrias y trabajos a domicilio y planta alta destinada a habitación.

Estas casas contarán con una urbanización completa, tendrán capacidad para seis personas con sus respectivas camas independientes, baño e instalaciones sanitarias y eléctricas. Contarán con un jardín de 7,000 metros cuadrados con parque infantil para juegos y estanque de natación [...] Tengo el más firme propósito de que el Departamento, tomando esto como base inicial de financiamiento, incluya en los próximos años la construcción de nuevos núcleos de casas en distintos rumbos de la ciudad, con miras no sólo a resolver este problemas, sino también de que esa política pueda seguirse por los industriales y patronos que conforme a la Constitución deben proveer a los trabajadores las casas como ejemplo de un nuevo tipo de inversiones...⁴⁸

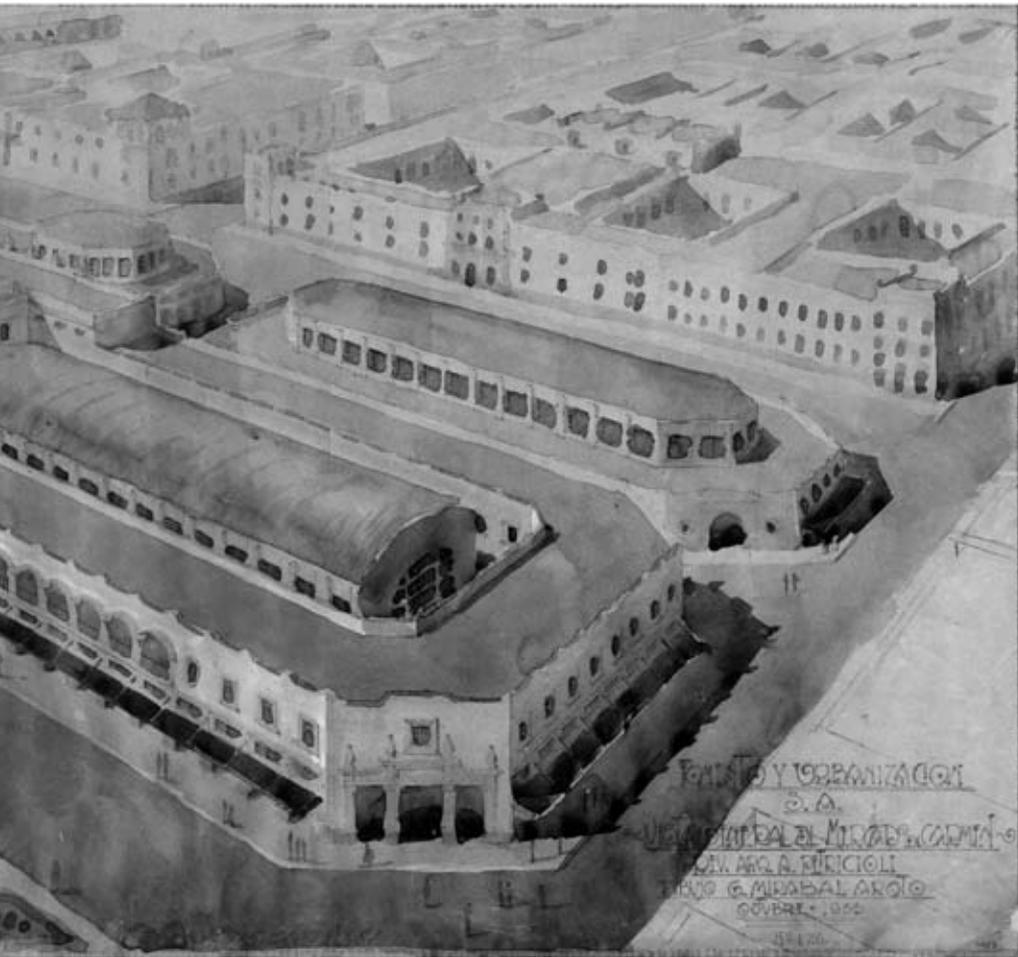
⁴⁸ *Informe presidencial y memoria del Departamento del Distrito Federal 1932-1933 que rinde el C. jefe del mismo Lic. Aarón Sáenz, por el período administrativo entre el 1º de julio de 1932 y el 30 de junio de 1933, s. p. i., p. IX.*



Figura vi.3. Vista aérea del Mercado del Carmen. Revisó: A Petricioli, dibujó: G Marabal, 1933. Fomento y Urbanización. Acuarela. 67 x 35.5 cm. AHDF.

En Balbuena, se construyeron 110 casas, en el ángulo que forma la unión de la calzada de Balbuena con la avenida del Taller. El conjunto de San Jacinto (colonia Plutarco Elías Calles) estuvo formado por 205. De acuerdo con el funcionario se seguía estudiando el problema habitacional.

Simultáneamente a este primer paso dado, funciona una comisión para el estudio del problema de la habitación barata, cómoda e higiénica, que lo abarque en toda su integridad, para lograr, como resultado, la expedición de una ley, que favorezca las construcciones de esa naturaleza, no solamente por el Estado sino por empresas particulares y no únicamente en el Distrito Federal, sino en todo país, lo mismo



en los centros urbanos que en las factorías o en los centros de población agrícola.⁴⁹

En el rubro de escuelas sobresale la edificación del Centro Escolar Revolución, con una capacidad para 5,000 alumnos, construido por Antonio Muñoz, en el espacio que ocupaba la antigua cárcel de Belén. De acuerdo con el regente, una necesidad inexcusable era la inversión en los mercados públicos. Los existentes se encontraban mal acondicionados, eran insuficientes y en ellos había una pésima exhibición de los productos, en síntesis se trataba de locales impropios y antihigiénicos.⁵⁰ Al respecto, Sáenz argumentaba:

⁴⁹ Informe que rinde el C. Jefe del Departamento del Distrito Federal de la obra realizada durante el año de 1934 a los habitantes del Distrito Federal, s. p. i., pp. 158-159.

⁵⁰ Ver: J. Francisco Bulman, "La situación de la ciudad en lo relativo a mercados", en *Obras Públicas*, v. I, núm. 5-6, mayo-junio de 1930, pp. 81-85.

Uno de los más graves problemas que tiene ante sí el DDF es la construcción de nuevos mercados con objeto de alojar en su interior a los millares de comerciantes ambulantes o con puestos fijos y semifijos que ocupan numerosas calles de la ciudad, bloqueándose completamente algunas de ellas, lo que da por resultado quejas constantes del vecindario, además de que la ciudad presenta un aspecto desagradable y la higiene deja mucho que desear.⁵¹

Por ello, se emprendió la construcción del Mercado Abelardo Rodríguez, una unidad moderna y bien acondicionada, inaugurada con una feria comercial e industrial.

Al interés personal de Alberto J. Pani se debe la terminación de las dos obras paradigmáticas del porfirato: el que iba a ser el Teatro Nacional, ahora Palacio de Bellas Artes (1932-1934), y el aprovechamiento de la estructura

cupular del Palacio del Poder Legislativo, para convertirla en el Monumento a la Revolución (1933-1938).⁵² También se convocó a un concurso para la construcción del Monumento a Álvaro Obregón, cuyos ganadores fueron los arquitectos Antonio Muñoz y Enrique Aragón Echegaray, en colaboración con el escultor Ignacio Asúnsolo; fue construido en el sur de la ciudad entre 1934 y 1935 y su ubicación tuvo con un doble propósito, ampliar la trama de la ciudad y rendir homenaje al presidente electo Álvaro Obregón.

⁵¹ Informe que rinde, *op. cit.*, p. 119.

⁵² Ver: *Palacio de Bellas Artes. Informe que presentan al señor ingeniero Marte R. Gómez, secretario de Hacienda y Crédito Público, los directores de la obra, señores ingeniero Alberto J. Pani y arquitecto Federico E. Mariscal*, México, Cvltvra, 1934; Carlos Obregón Santacilia, *El monumento a la Revolución: simbolismo e historia*, México, Secretaría de Educación Pública, 1960; y Javier Pérez Siller, *El sueño inconcluso de Émile Bénard y su Palacio Legislativo hoy monumento a la Revolución*, México, Artes de México-Seguros Argos, 2009.

En el rubro de parques y jardines, Sáenz advertía acerca de su función y las medidas tomadas para su dotación:

...en el aspecto general de una ciudad nada hay más sugestivo que los jardines, y en el orden higiénico y en el espiritual la existencia del árbol y de la planta se hacen absolutamente indispensables.

Tomando en cuenta lo anterior y el desarrollo de los planes de conjunto formados con la idea de mejorar las condiciones urbanas del Distrito Federal y su aspecto estético, desde el año de 1933 se inició la formación de unidades de ornato en rumbos de la ciudad que se han venido poblando rápidamente y que carecían de tan importantes elementos, y aparte de la acción propia del Departamento, al autorizar un fraccionamiento para la formación de nuevas colonias en el Distrito Federal, se establece la obligación de que en ellas se destine el espacio suficiente para la creación de un parque.⁵³

Un trabajo importante relativo a las áreas verdes fue la terminación del extenso parque Nochebuena (hoy Parque Hundido) en la avenida Insurgentes. Para ello, se adquirieron grandes terrenos, que eran inadecuados para la construcción de inmuebles, por tener un nivel bastante más bajo al de dicha avenida, ya que en ese lugar funcionaba una fábrica de tabique. En cambio, el terreno resultó muy a propósito para un jardín, construyéndose rampas que le dieron un aspecto pintoresco y suprimiéndose así “el mal aspecto de los hoyancos donde hubo ladrilleras a la orilla de la avenida Insurgentes”.⁵⁴

También se hicieron importantes obras de reforestación plantándose árboles a lo largo del Gran Canal, en las Lomas de Santa Fe, en Tacubaya, en el Peñón de los Baños y en la calzada del Puerto Aéreo. Con el fin de defender la ciudad de las tolvaneras y aprovechar los terrenos, en el Lago de Texcoco se “es-

tableció un campo de experimentación en el kilómetro 5.5 del Gran Canal, y la experiencia dio a conocer las plantas y los árboles que pueden propagarse en esos terrenos salitrosos. En los viveros de propagación se está dando preferencia a esas especies de plantas y árboles para ser aprovechados en lo sucesivo.”⁵⁵ Esta medida probablemente se derivó de la propuesta para la creación de reservas forestales en varios terrenos de los alrededores de la ciudad y la repoblación forestal de los lomeríos y serranías del Valle de México, impulsada por Miguel Ángel de Quevedo y propuesta por Contreras en 1927. (Figura III.13) La forestación del noreste, en las inmediaciones del Lago de Texcoco hacia los rumbos de San Juan de Aragón hasta San Cristóbal, se hizo, de acuerdo con Quevedo:

...en los taludes y márgenes del Gran Canal que se derrumbaban desde San Juan de Aragón hasta San Cristóbal, y en el extenso inmediato pantano, que denominamos Netzahualcóyotl [allí] formamos tupidos bosques y praderas salinas con las plantas halófilas de la familia de la *Quenopodiáceas* con que fue nuestro propósito cubrir ese desierto pantanoso, que tantos perjuicios causa a la capital en su clima y atmósfera, pero no ha sido posible completar esta gran obra [escribe esto en 1942], estorbada por negociantes que prefieren la explotación de las sales y los cultivos agrícolas precarios que no llenan los requisitos para la Zona Protectora Forestal y a la extirpación de pantanos...⁵⁶

Para Sáenz, los servicios proporcionados por el DDF deberían cubrir tanto las necesidades físicas como las intelectuales de los habitantes de la ciudad; entre ellos, el abastecimiento de agua potable, salubridad pública, drenaje sanitario y pluvial, limpieza de la ciudad, policía, alumbrado público, urbanización, acción social y acción cívica, instrucción pública, educación física y beneficencia.

⁵³ *Informe que rinde, op. cit.*, pp. 127 y 131.

⁵⁴ *Informe presidencial, op. cit.*, p. 121. Octavio Paz, quien creció en Mixcoac, describió sus impresiones de los alrededores: “moscas, el santo de madera en la iglesia, el basurero del Parque Hundido, el espacio inmenso, el sol cayendo implacablemente sobre el paisaje semiurbano.” Alejandro Toledo, “Soy poeta, no sé hacer nada”, en *Confabulario de El Universal*, 30 de marzo de 2014, p. 7.

⁵⁵ *Informe presidencial, op. cit.*, p. 121.

⁵⁶ Miguel Ángel de Quevedo, “Los jardines parques y arboledas en la ciudad de México. Conferencia sustentada el 8 de mayo de 1942 en la primera Exposición Nacional de Floricultura, celebrada en San Jacinto, D. F.”, en *México Forestal*, t. XX, myo-jun. de 1942, núm. 5-6, p. 39.

La circulación

Al igual que en años anteriores, entre 1932 y 1934, la actividad predominante realizada por el DDF se dirigió a la apertura, prolongación, ampliación, alineación y pavimentación de calles, calzadas y avenidas, asimismo se continuó con el entubamiento o cierre de canales y ríos, destacando esta vez, las obras del río del Consulado, cuya corriente fue desviada, por medio de un canal de cinco kilómetros, que iba desde la presa de San Joaquín hasta el río Hondo, en las inmediaciones del Estado de México, “con lo que puede considerarse totalmente desaparecido el río del Consulado”.⁵⁷



Figura VI.4. Río del Consulado. Visto desde el puente del Colegio Franco-Inglés, 1922. DGST.

En el rubro de carreteras estaba la de Villa Álvaro Obregón-Desierto de los Leones, que tenía un desarrollo de 28 kilómetros. En 1934 se pavimentó con concreto reforzado, con seis metros de ancho, “excepto la liga de la Avenida Insurgentes y San Ángel, que será de 12 metros de ancho.” A la fecha, se habían construido 10 kilómetros de pavimento y terracerías, y se tenía planeado arreglar el tramo que iba del Convento a La Venta, con el fin de cerrar así el circuito con la carretera México-Toluca y lograr:⁵⁸

⁵⁷ *Informe que rinde, op. cit.*, p. 95.

⁵⁸ *Informe presidencial, op. cit.*, p. VII.

Un trabajo excelente, que permitirá a todos los habitantes del Distrito Federal recorrer cómodamente el admirable trayecto al Desierto, disfrutando de los variados y bellos aspectos que ofrece, hasta llegar a aquel sitio preferido por numerosas personas que lo visitan con frecuencia. Todavía más: el camino al Desierto de los Leones toca a poblaciones del Distrito federal de importancia agrícola, que podrán fácilmente dar salida a sus productos, obteniéndose, entonces, un beneficio social de dos naturalezas: económica y de esparcimiento espiritual.⁵⁹



Figura VI.5. El río de la Piedad, 1927. DGST.

En las obras de pavimentación hubo, igualmente, una fuerte inversión, ya que, a pesar de las reparaciones hechas entre 1924 y 1925, se dice, “llegó un momento en que el mal estado del pavimento es de tal manera grave y abarca una superficie de tal consideración, que es materialmente imposible conseguir, en poco tiempo, la reparación del que está en condiciones de ser reparado, y la total reposición del que no admite otra solución.”⁶⁰

⁵⁹ *Informe que rinde, op. cit.*, p. 120.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 107.

La oficina encargada de la planificación del Distrito Federal desarrolló un intenso trabajo de alineamientos, aperturas y prolongaciones.

Las labores encomendadas a este Servicio [Planificación] son de la mayor importancia para el Distrito Federal y para las demás oficinas de la Dirección de Servicios Urbanos y Obras Públicas, pues mientras no se estudie y apruebe el trazo de calles y colonias nuevas, la ampliación y corrección de alineamiento en calles antiguas y se tramiten las expropiaciones necesarias para llevar a cabo los proyectos aprobados, no es posible ejecutar ni proyectar siquiera ninguna obra de saneamiento de aguas potables, pavimentos, alumbrado, construcción de jardines, etc.

La labor desarrollada por el Servicio de Planificación ha sido intensa, no obstante el escasísimo personal y elementos con que cuenta, que en lo futuro se procurará aumentar hasta donde sea necesario, dada la importancia capital del Servicio y la índole de trabajo que requiere estudios concienzudos para evitar errores, que traerían consecuencias irreparables.⁶¹

Entre las principales obras llevadas a cabo por esa oficina estaban:

Formación de planos detallados de las diferentes zonas por fraccionar, entre las que se pueden contar los de las colonias Moctezuma; fraccionamiento Rancho de Cuatro Árboles; la zona comprendida entre la calzadas de Chimalpopoca y Balbuena, Río de la Piedad y San Antonio Abad; la zona comprendida entre la calzada del Obrero Mundial; la prolongación de San Juan de Letrán, río Churubusco y avenida Insurgentes, comprendiendo también la modificación de Mixcoac, entre el mismo Río y Tacubaya; el fraccionamiento de los terrenos de la Sociedad de la Beneficencia Española incluyendo, además, la zona comprendida entre la avenida Nuevo León, Baja California, calzada Tacubaya y avenida Michoacán; el proyecto de planificación de los terrenos entre el Paseo de la Reforma, calzada Verónica y calzada de la Teja, abarcando también las modificaciones la colonia Verónica y terrenos de Casa Blanca; el frac-

cionamiento de terrenos de San Jacinto; la planificación de la zona Norte, Atlampa y franja entre el río del Consulado, calzada de San Juan, Villa Gustavo A. Madero y calzada de los Misterios, incluyendo el antiguo Rancho de Atepozco; y la planificación de la zona de San Lázaro.⁶²

Evidencias del interés y el presupuesto invertido en la llamada “planificación” se hallan en el Archivo Histórico del Departamento del Distrito Federal (AHDF), en donde se localizaron planos basados en proyectos de Contreras y de otros arquitectos, lo mismo levantamientos y proyectos de alineación, apertura, ampliación y prolongación de arterias.⁶³ Entre ellos destacan, entre 1928 y 1933, la planificación de la zona norte, incluyendo Peralvillo, Ex Hipódromo, Vallejo, Santiago; y la zona noroeste, con el Chopo, Atlampa y San Simón; asimismo destaca la prolongación de la calzada de la Ronda, calle Manuel González, Nonoalco y avenida del Trabajo; de esos mismos años abundan los proyectos para la plaza y glorieta (cruce) de Peralvillo, que Contreras trabajó con sus alumnos de la Escuela de Arquitectura en 1927.

Se prepararon proyectos para la calzada de Guadalupe y Misterios, entre la Plaza de Peralvillo y río Consulado; un plano de conjunto de Mauricio M. Campos, para el estudio de la calzada de los Misterios, calzada de Guadalupe, plaza de Guadalupe y plaza de Peralvillo; además se hizo la planificación de la zona comprendida por el río Consulado y las calles del Boleo, Cobre e Inguarán.

De la zona central se encuentran el *Proyecto de Plaza frente a la iglesia del Salto del Agua*, 1931; *Proyecto de Plaza frente a la iglesia del Salto del Agua, cambiando de lugar la fuente*, 1931; *Proyecto de planificación para la zona comprendida entre las calles de Chimalpopoca al norte, San Juan de Letrán y calzada del Niño Perdido al poniente, calzada Balbuena al oriente y Río de la Piedad al sur. Proyectado sobre el plano correspondiente de la SCOP*, 1931; *Proyecto de Pasajes subterráneos para peatones en el cruce SJL, 16 de Septiembre, Independencia. Estudio de planta*, 1930,

⁶² *Ibidem*, p. 122.

⁶³ El trabajo de revisión de planos en el AHDF se realizó entre febrero y agosto de 2012. Se examinaron más de doscientos documentos parciales del Distrito Federal, entre levantamientos y proyectos.

⁶¹ *Idem*.

Arq. Carlos Greenham; *Planificación entre las calzadas Chimalpopoca, Balbuena, Santa Crucita y San Antonio Abad*, diciembre 1928; y *Plano de levantamiento del terreno comprendido entre las calles de Claudio Bernard, Dr. Velasco, Lorenzo Boturini y calzada del Niño Perdido*, 1931.

De la zona sur, hallamos el *Anteproyecto de planificación de la zona comprendida entre las calles de avenida Tamaulipas, avenida Michoacán, avenida Nuevo León y calles del general León, 3 de agosto de 1929, proyecto de Luis Prieto Souza, jefe de la sección de Planificación*.

LA PRIMERA LEGISLACIÓN

De la participación de Contreras en la redacción de la *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California*, se cuenta con su testimonio:

El ingeniero Alberto J. Pani, secretario de Hacienda y Crédito Público, inició, con sus apuntes personales, que me entregó en octubre de 1932, encomendándome la formulación de la *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal*, con la colaboración del ingeniero Fortunato Dozal, para los problemas de ingeniería y del licenciado [espacio en blanco] para los aspectos jurídicos y de expropiación.

El proyecto de ley así formulado fue entregado al ingeniero Pani y él a su vez lo entregó al licenciado Aarón Sáenz, jefe del Departamento del Distrito Federal, quien lo envió al Congreso para su aprobación.⁶⁴

Sáenz advertía que la ley se expidió “con objeto de que las disposiciones aisladas que había sobre la materia, muchas de las cuales se aplicaban sin base legal, estuvieran recopiladas en una ley que llenara las necesidades actuales”.⁶⁵ Por su parte, Contreras la veía como una respuesta a la urgente necesidad de llevar a cabo el desarrollo “ordenado y bello de la capital”.

⁶⁴ Carlos Contreras, “*Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California* del año de 1933, 17 de febrero”, mecanuscrito, en papel con membrete de Carlos Contreras, 1938. ACC.

⁶⁵ *Informe presidencial, op. cit.*, p. 121.

Con fecha 12 de enero de 1933, siendo presidente Abelardo L. Rodríguez, fue expedida la *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y de Territorios de la Baja California*, y el 17 de febrero, su reglamento.⁶⁶ El artículo 1º facultaba al presidente de la República para que “por los conductos debidos procediera a organizar y realizar la planificación y la zonificación de las ciudades y poblaciones del Distrito Federal y Territorios de la Baja California, formulando al efecto y llevando a cabo los respectivos planos reguladores”.⁶⁷ La legislación contiene 29 artículos y uno transitorio, a los que se tenían que someter las poblaciones y ciudades del Distrito Federal y los territorios de Baja California. Se dividía en dos apartados; en el primero, se explicaba lo que se entendía por planificación, zonificación y plano regulador; y el otro, estaba formado por veinte artículos, que se referían a los convenios o indemnizaciones derivados de las intervenciones para llevar al terreno las obras.

LA COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL

La *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California* prescribía lo que tenía que ser la Comisión de Planificación del Distrito Federal y sus funciones, la cual quedó instalada el 21 de marzo de 1933, y estuvo integrada por el presidente,⁶⁸ Aarón Sáenz, jefe del DDF; vocales Alberto J. Pani, secretario de Hacienda y Crédito Público; Miguel M. Acosta, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas; Pedro García Galán, representante del Departamento de Salubridad; Federico T. Lachica, representante de la Federación de Cámaras Industriales; Julio Riquelme, representante de la Federación de Cámaras de Comercio; Carlos Obregón Santacilia presidente y representante de la Sociedad

⁶⁶ Con la proclamación de la Constitución de 1824, se instalaron el territorio de Baja California y el Distrito Federal, bajo la jurisdicción del Ejecutivo.

⁶⁷ *Informe presidencial, op. cit.*, p. 121.

⁶⁸ Aunque la legislación incluía, también, los territorios de la Baja California, su reglamento del 13 de febrero de 1933 mandaba sobre el Distrito Federal de manera independiente. Ver: “Reglamento de la *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y territorios de Baja California*”, en *Planificación*, t. II, núm. 1, feb.-mzo. de 1933, pp. 14-21.

de Arquitectos Mexicanos; Fortunato Dozal, representante de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos; Manuel Ortiz Monasterio y Ricardo López Guerrero, representantes de la Asociación de Propietarios del Distrito Federal; Guillermo Obregón, representante de la Asociación de Banqueros; y como secretario de la comisión, Silvano Palafox, jefe de la Oficina de Arquitectura de la Dirección de Obras Públicas del Distrito Federal; Carlos Contreras fungiría como asesor técnico.⁶⁹

La Comisión de Planificación del Distrito Federal se instauró con la finalidad de intervenir el Distrito Federal, basada en el canon urbanístico. De acuerdo con primera fase habría que empezar la labor de levantamientos e investigaciones necesarias del estado del Distrito Federal y de sus problemáticas, para poder plantear las soluciones, en una serie de estudios, proyectos y documentos que constituyeran el Plano Regulador que Contreras había propuesto. Sin embargo, de manera inmediata se iniciaron los trabajos de apertura, ensanche y prolongación de vialidades labores basadas, esencialmente, en las propuestas de Contreras *Estudio Preliminar 1932*, sin que el DDF reconociera ese hecho. Por otro lado, siendo la circulación y el tráfico los problemas urgentes se dejó para más tarde el desarrollo del plano regulador, lo cual nunca se realizó.

La Comisión de Planificación del Distrito Federal operó a través de comités ejecutivos, que eran nombrados en cada caso, siendo arquitectos, ingenieros y otros profesionales, los asesores técnicos de cada obra. También fueron involucrados los propietarios de los inmuebles afectados y, a nivel consultivo, funcionarios, políticos, representantes de la Asociación de Propietarios del DF, Asociación de Banqueros, Federación de Cámaras Industriales y Federación de Cámaras de Comercio.

Precisamente en su primera sesión del 21 de marzo de 1933, en la que Aarón Sáenz fungió como presidente de la Comisión de Planificación, Arturo J. Pani como vocal y Carlos Contreras, como asesor técnico, se iniciaron las obras de apertura, ampliación y prolongación de San Juan de Letrán. Otras vialidades pronto fueron intervenidas, ejecutándose

los trabajos más importantes en la zona central y sus alrededores, entre ellos, la prolongación sur y la ampliación de las calles de López y Aranda, la apertura de la avenida 20 de Noviembre, la ampliación y prolongación de las calles de la Palma, las obras de replanificación de las plazas Revolución y Peralvillo, la prolongación de las calles de Venezuela y la replanificación de la zona de las calles de Dolores y Marroquí; y la prolongación de Insurgentes hasta el Pedregal.

Al emprender esa tarea se pudo constatar lo difícil y costoso que era dotar a la ciudad de un sistema moderno y racional de vialidad, y no hubo tiempo para que Sáenz, Pani y Contreras continuaran trabajando en él, ya que los políticos fueron removidos de su cargo; sin embargo, la Comisión de Planificación del Distrito Federal continuó en funciones y algunos comités todavía ejecutaban obras viales a principios de los años cincuenta,⁷⁰ mientras que la *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California* fue revocada en 1936.

“SAN JUAN DE LETRÁN MARCA EL CAMINO”

La obra que señaló el camino —de acuerdo con Sáenz— fue la avenida San Juan de Letrán. En el informe del DDF correspondiente a 1933, el regente se expresaba en ese sentido:

Deseo sólo señalar que la ampliación de nuestras principales avenidas ha sido iniciada firmemente. San Juan de Letrán marca el camino realizado. La avenida Juárez será totalmente reconstruida, suprimiendo el servicio de trenes eléctricos, y junto con el Teatro Nacional y San Juan de Letrán, iniciará la transformación de la zona más importante de nuestra ciudad.

Este trabajo, coordinado y planeado de acuerdo con las necesidades y la conveniencia, hará de nuestra capital la ciudad más importante y cómoda del país y resolverá el arduo problema del tránsito urbano.⁷¹

⁶⁹ “La Comisión de Planificación del Distrito Federal”, en *Planificación*, t. II, núm. 1, ene-mzo. de 1933, p. 6.

⁷⁰ En el Archivo Histórico del Distrito Federal se hallan levantamientos y proyectos de las obras de los diferentes comités.

⁷¹ *Informe presidencial, op. cit.*, p. IX.

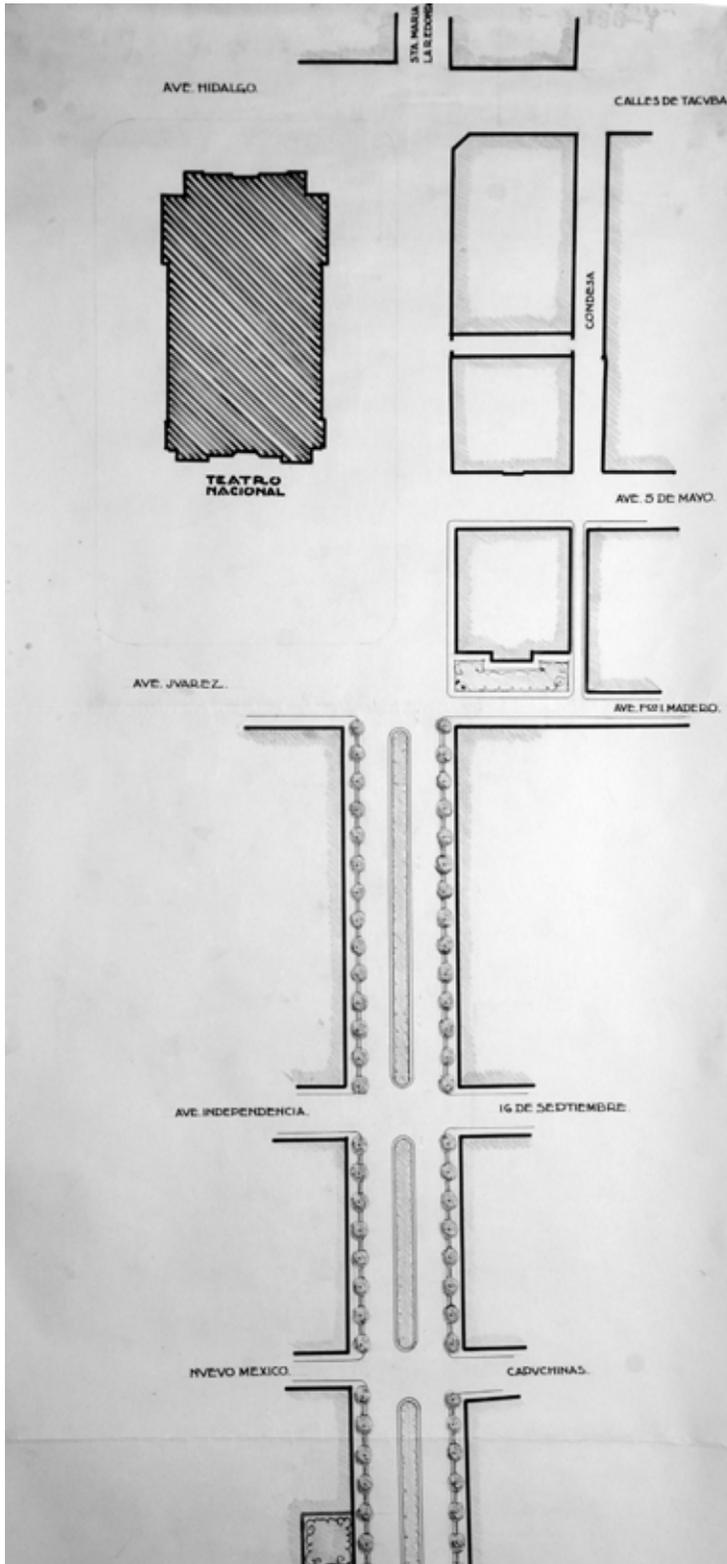


Figura vi.6. Carlos Contreras. Proyecto para la apertura y ampliación de San Juan de Letrán, ca. 1933. Tinta y acuarela sobre papel. Tomado de una fotografía. DGST.



Figura vi.7. Caricatura sobre la ampliación de San Juan de Letrán, ca. 1934. Recorte de periódico. ACC.

Para Contreras, San Juan de Letrán era el eje de composición de la expansión, con la terminal central ferroviaria rematándola al norte, y se convertiría en la “arteria comercial de mayor tránsito e importancia de la capital”.

El Comité Ejecutivo de San Juan de Letrán estaba formado por el gerente de la Compañía de Seguros La Nacional (San Juan de Letrán y avenida Juárez), el presidente del Consejo de la Compañía de Seguros La Latino Americana (San Juan de Letrán y Madero) y Carlos Rule (Edificio Rule, San Juan de Letrán núm. 4 y 6), como miembros, y Carlos Contreras, como asesor técnico. En 1933, se emprendió la ampliación, alineamiento y prolongación de San Juan de Letrán y Niño Perdido, que debía recorrer hacia el sur hasta el Río de la Piedad (Viaducto), “por los terrenos de la Hacienda de Narvarte, hasta Coyoacán con su posible extensión futura hasta unirse con el camino a Cuernavaca”.⁷² Se planteaba su continuación al norte hasta Tlalnepantla, pasando por Vallejo. El primer ensanche se proyectó desde la Avenida Juárez (Plaza de Bellas Artes) hacia el sur, hasta el Mercado Hidalgo (Chimalpopoca).

⁷² Carlos Contreras, “Trabajos de planificación emprendidos para la ampliación de las calles de San Juan de Letrán y Niño Perdido de la ciudad de México”, en *Planificación*, t. II, núm. 6, diciembre de 1934, p. 9.

La calle por excelencia

La calle de San Juan de Letrán tiene una larga tradición histórica y cultural; urbanistas, poetas, escritores y pintores se han ocupado de ella, y capitalinos y visitantes, nacionales y extranjeros han recorrido esa calle “viva y venenosa”, como la llamó Efraín Huerta y *main street*, Salvador Novo.

Durante el periodo colonial, se conservó como el límite poniente de la traza, flanqueada por dos acueductos; el primero daba principio en el poblado de Santa Fe, tenía 900 arcos y su recorrido pasaba por el Bosque de Chapultepec, la calzada de la Verónica, la Tlaxpana y desagüaba en la Fuente de la Mariscala (San Juan de Letrán y la ahora avenida Hidalgo); el otro, con el mismo número de arcos, tenía su origen en el añejo bosque y sus aguas transitaban por la calzada de Belén (avenida Chapultepec) e iban a dar a la Fuente del Salto del Agua.

El nombre de la calle se debe a que, en ella, se situaba el afamado Colegio de Letrán en donde, se ha dicho, nació la literatura mexicana; abarcaba desde la parte oriente del Convento de San Francisco (Madero-Venustiano Carranza), seguía la calle del Hospital Real, la del Tecpan de San Juan y luego Salto del Agua o Plaza de Tumbaburros.

Durante el porfiriato, el suroeste se convirtió en la zona privilegiada. A partir de ahí se construía la ciudad “moderna”, con una ventajosa dotación de infraestructura. Los dos más grandes proyectos, el Palacio del Poder Legislativo y el nuevo Teatro Nacional, se localizaban hacia esa orientación. A principios del siglo xx, este lugar fue visualizado por Adamo Boari, el constructor del teatro, como el centro comercial y administrativo de la nueva ciudad, por ello se abrió el tramo de la calle del Cinco de Mayo para que desembocara en la plaza del nuevo Teatro Nacional, cuyo costado oriente se alineaba en San Juan de Letrán.⁷³

El centro de la ciudad ya había sufrido grandes modificaciones con las *Leyes de Reforma*. Las calles que de él partían empezaron a prolongarse hacia el poniente hasta desembocar en San Juan de Letrán, mismas que perdieron su nombre vinculado a su

origen, para tomar el del nuevo calendario patrio: Venustiano Carranza, Madero, Cinco de Mayo, 16 de Septiembre. Así, San Juan de Letrán se convirtió en un lugar privilegiado y liga entre la ciudad antigua y la moderna. Algunas de las obras públicas edificadas para la conmemoración del centenario de la Independencia se ubicaron sobre esa calle o en terrenos aledaños, como el multicitado Teatro Nacional (después Palacio de Bellas Artes), el edificio de la Mutua, el Palacio de Correos y el de Comunicaciones.

Contreras quiso convertir San Juan de Letrán en la principal arteria de la ciudad a la manera de la Quinta Avenida neoyorkina, dispuesta para el tráfico vehicular y el comercio. Por ello, ese eje norte-sur sería la avenida más larga y la de mayor importancia, ya que se esperaba que se construyeran en sus flancos nuevos inmuebles. Con el urbanista a cargo de las obras, entre 1933 y 1934, se avanzó en el primer tramo desde avenida Juárez hasta Arcos de Belén; aunque durante el cardenismo los trabajos se interrumpieron, continuaron años más tarde. En los años cuarenta, la flamante y amplia avenida, que seguía más allá del Niño Perdido, se convirtió en la arteria —aunque todavía corta— que concibió el urbanista, es decir, la de mayor tránsito comercial, convirtiéndose ese tramo en el nuevo corazón de la ciudad.

Para José Juan Tablada, San Juan de Letrán era el emblema de la ciudad yanqui, vertiginosa y cambiante, la calle del comercio, la ancha vía, el “*Broad-way*” y afirmaba:

Prueba de nuestra inferioridad es esa calle de San Juan de Letrán cuyas bellezas pretéritas cargadas de fuerza espiritual por la religión y el arte, hemos sustituido con arquitecturas mestizas y miserables, pues no las norma la belleza, ni siquiera la utilidad, y dentro de las cuales hemos puesto cosas desnaturalizadas y copiadas del extranjero, donde refugiamos nuestra vida, también copiada y mediocre: cines que huelen mal, tabernas degradantes; peores casas de juego y hoteles que de los excelentes norteamericanos, sólo tienen el nombre exótico.⁷⁴

⁷³ Ver: Alejandrina Escudero, “El Palacio de Bellas Artes en el tiempo”, en *El Palacio de Bellas Artes, desde su concepción hasta nuestros días*, <http://www.bellasartes.gob.mx/pdf/transparencia/ElPBAdesdesuconcepción.pdf>.

⁷⁴ Citado en Vicente Quirarte, *Elogio de la calle. Biografía literaria de la ciudad de México 1850-1992*, México, Ediciones Cal y Arena, 2001, pp. 611-612.



Figura vi.8. Ampliación de la primera calle de San Juan de Letrán, ca. 1934. ACC.

José Emilio Pacheco ofreció su testimonio como caminante, y observó, como diría Baudelaire, su opulencia y sus miserias en uno de sus tramos:

...huele a tacos de canasta y de carnitas, a tortas compuestas, tepache, jugo de caña, aguas frescas, lámparas de *kerosen*, perfume barato, líquido para encendedores, dulces garapiñados, papel de periódico y revista, de librito de versos de Antonio Plaza y novelita pornográfica. Es imposible caminar rápido porque la acera se encuentra atestada por los que no tienen trabajo o acaban de llegar del campo y toman fotos instantáneas, pregonan billetes de lotería, venden toques eléctricos [...] huevos duros, charales, chupamirtos para la suerte en el amor, barajas españolas, fotos de estrellas cinematográficas, puñales con inscripciones

retadoras [...] imágenes del Sagrado Corazón y de la Virgen de Guadalupe...”⁷⁵

A finales del siglo xx, Vicente Quirarte la vivía así:

En cuanto pones el pie en San Juan de Letrán, redescubres que ésta fue la calle de la ciudad por antonomasia. Por San Juan de Letrán caminó todo México, cuando la calle era la arteria inagotable de la urbe, fuente para la sed vampírica de sus exploradores. Caminó todo México, al contrario de otras calles que permiten ser ejercidas desde el autobús o el automóvil, San Juan de Letrán es el espacio por excelencia del peatón. Río Amazonas de su orografía urbana, la Ciudad de México se llamaba San Juan de Letrán.⁷⁶

⁷⁵ *Ibidem*, pp. 612-613.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 610.

En los primeros años del siglo XXI, esta vía —de la Fuente del Salto del Agua a Tacuba— sigue siendo una muestra palpable de la extraña convivencia —y lucha constante— entre el peatón, el automóvil (o trolebús “cero emisiones”) y el comercio formal e informal.

PATRIMONIO COLONIAL: EL CASO DE SANTA BRÍGIDA

Una vez emprendidos los trabajos en las primeras calles de San Juan de Letrán, se presentaron varios problemas. Uno de ellos fue el convento y templo de Santa Brígida, ejemplo único de la arquitectura del siglo XVII, que en opinión de Contreras “constituía un elemento tradicional y arquitectónico de importancia y que debería de conservarse.”⁷⁷ Situada en la acera poniente, la iglesia interrumpía la ampliación proyectada de 35 metros de ancho, de paño a paño. Al respecto, Justino Fernández argumentaba: “El trazo de la nueva arteria pasaba precisamente sobre el templo de Santa Brígida dejando fuera del nuevo alineamiento prácticamente tres cuartas partes de su nave. Era éste un problema de difícil solución pues si bien por un lado quería conseguir la conservación del monumento, por el otro el saliente que se producía estorbaba en cierta forma a las necesidades del tránsito.”⁷⁸

El convento de Santa Brígida con su iglesia fue la única construcción en nuestro país de la orden de las recoletas y estaba limitado, al norte, por las casas del puente de San Francisco (hoy avenida Juárez); al oriente, por la calle de San Juan de Letrán; al sur, por la calle de Independencia y al poniente, por el callejón de López. El convento había sido desocupado hacia 1867, como consecuencia de las *Leyes de Reforma*, y quedó convertido en prisión militar. Más tarde, albergó, en una de sus partes, un colegio de niñas pobres, y en la otra, a la Congregación de San Luis; en la Revolución se estableció en sus instalaciones la Casa del Obrero Mundial; sin embargo, el templo siguió abierto al culto hasta su demolición. Justino Fernández narra que, a finales del XIX y principios del XX, allí “tenían lugar los casamientos lujosos de las



Figura vi.9. Trabajos de ensanche de San Juan de Letrán, a la altura de la iglesia de Santa Brígida, ca. 1934. ACC.

clases acomodadas, habiéndose convertido el templo, por lo tanto, en el más favorecido de la ciudad de México. Su auge vino en decadencia durante los años de la revolución.”⁷⁹

Sobre su importancia arquitectónica, el mismo Fernández fundamentaba que Santa Brígida tenía un rasgo que la hacía única del barroco mexicano, porque: “Su planta era excepcional dentro de las que generalmente se hicieron en Nueva España precisamente por su barroquismo, y todos sus alzados de gusto sobrio y moderado contrastan con los excesos a que se había llegado en esos años, dentro del churriguera; planta y alzados tenían una completa unidad entres sí, siendo ésta quizá su mejor característica.”⁸⁰

Contreras presentó a la consideración de Pani, Sáenz y la Dirección de Monumentos Artísticos, bajo la jefatura de Jorge Enciso, tres soluciones posibles que consistían en su conservación, su movilización y su demolición:

⁷⁷ Contreras, “Trabajos de planificación, *op. cit.*, p. 12.

⁷⁸ Justino Fernández, “Santa Brígida de México”, en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, v. IX, núm. 35, 1966, p. 24.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 18.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 23. A partir de las observaciones de Diego Angulo Íñiguez acerca de la “sobriedad y falta de movimiento” en las plantas del barroco español, Justino Fernández hace esta aseveración.

- I. Conservación de la iglesia en su posición existente sobre la banqueta de las calles de San Juan de Letrán (proyectada sobre el alineamiento del paño de los 35 metros, quince metros), convirtiendo este monumento en un pasaje cubierto sobre la banqueta a través del templo, reconstruyendo una fachada al norte y otra al sur y posiblemente estableciendo en su interior un museo o bien las oficinas principales de la Comisión de Turismo; abriendo dos calles de doce metros de ancho de San Juan de Letrán a López y creando en la parte poniente del templo de Santa Brígida una plazoleta, es decir, dejando tres edificios de importancia en la primera calle de San Juan de Letrán con cuatro frentes cada uno de ellos además del de Santa Brígida para que lucieran sus fachadas y su cúpula de planta elíptica, que hacía de este monumento uno de los ejemplos más interesantes de arquitectura del siglo XVII.
- II. Movilizando todo el templo de Santa Brígida y remetiéndolo al nuevo alineamiento de los treinta y cinco metros, y
- III. Demoliéndolo.⁸¹

Se iniciaron los trabajos para la primera alternativa que era conservarlo y se realizaron las demoliciones necesarias a su alrededor, con el fin de ver el efecto de la perspectiva de la avenida. Las fotografías muestran que se empezaron también algunas obras relacionadas con la segunda opción, que era movilizar la iglesia para remeterla.⁸² Sin embargo, se optó la tercera solución. Al respecto, Contreras argumentó que “fue de la opinión de los señores Sáenz y Pani que era de mayor importancia la avenida de San Juan de Letrán, que la conservación del Templo de Santa Brígida, acordando se procediera a la demolición que hubo de realizarse sin más demora”.⁸³ Y agregaba el siguiente comentario: “Los años habrán de criticar o de justificar si ésta fue la correcta solución a tan importante problema”.⁸⁴ La iglesia de Santa Brígida y su convento fueron destruidos, a pesar de que estaban protegidos

por la recién promulgada *Ley de Monumentos*, según la declaratoria del 27 de agosto de 1931.

Este hecho ha quedado en la memoria de los estudiosos de la arquitectura mexicana, y se ha convertido en un lugar común el que Contreras fuera el ejecutor de la demolición del inmueble, es decir, se le recuerda por esa acción. No logramos entender la destrucción de Santa Brígida, ya que iba en contra de los principios y acciones sobre el patrimonio colonial que el arquitecto siempre trató de proteger en sus proyectos. Recordemos que en las propuestas de la traza antigua trató de conservar y dar perspectiva a los edificios de ese periodo. Asimismo, a finales de la década de 1920 impulsó, con un grupo de personajes, —que se convertirían en destacados colonias— la protección de Taxco ante la inminente llegada de automóviles y turistas, una vez abierta la carretera a Acapulco.⁸⁵

El Dr. Atl, Roberto Montenegro, Francisco Monterde, Jorge Enciso, Antonio Cortés, Enrique E. Cervantes, Luis Montes de Oca, Ixca Farías, Justino Fernández, Manuel Toussaint, José R. Benítez, Jesús Galindo y Villa, Federico Mariscal y el mismo Carlos Contreras, entre otros, iniciaron una cruzada a favor del estudio y divulgación de la historia de ciudades y arquitectura coloniales.⁸⁶ Ese movimiento, defensor del patrimonio arquitectónico y urbanístico, promovió la creación de catálogos de inmuebles, instituciones y leyes para su protección; la introducción de cursos en la Escuela Nacional de

⁸⁵ Entre la bibliografía producida por esos años están: Enrique A. Cervantes, *Tasco: en el año de mil novecientos veintiocho*, México, México, Manuel Casas, 1933; Justino Fernández, *Recuerdo de Tasco. Situación, datos históricos, lo que hay que ver, los alrededores / Souvenir of Tasco, situation, historical data, what is to be seen, surroundings*, México, Editorial Lumen, 1934; Francisco Monterde, *Perfiles de Taxco*, México, A. del Bosque, 1928; Manuel Toussaint, *Guía ilustrada de Tasco*, México, Editorial Cultura, 1935; Manuel Toussaint, *Tasco. Su historia, sus monumentos, características actuales y posibilidades turísticas*, México, SHCP, 1931.

⁸⁶ Otra medida establecida fue la *Ley sobre Protección y Conservación de Monumentos y Bellezas Naturales* (1930), que otorgaba la declaratoria de monumento a aquellos inmuebles construidos en los siglos XVI, XVII y XVIII, que por su importancia artística o histórica merecieran tal denominación. La investigadora Eugenia Prieto advierte que: “Entre 1930 y 1933 fue cuando se realizó la mayor parte de las declaratorias y su número superó las que se efectuaron en los cuarenta años siguientes.” En “Inmuebles declarados monumentos del Distrito Federal, *Boletín de Monumentos Históricos*, núm. 2, 1979, p. 61.

⁸¹ Contreras, “Trabajos de planificación, *op. cit.*, pp. 13-14.

⁸² Las fotografías muestran cómo fueron numeradas las piezas de la fachada, para su traslado.

⁸³ Contreras, “Trabajos de planificación, *op. cit.*, p.15.

⁸⁴ *Idem.*

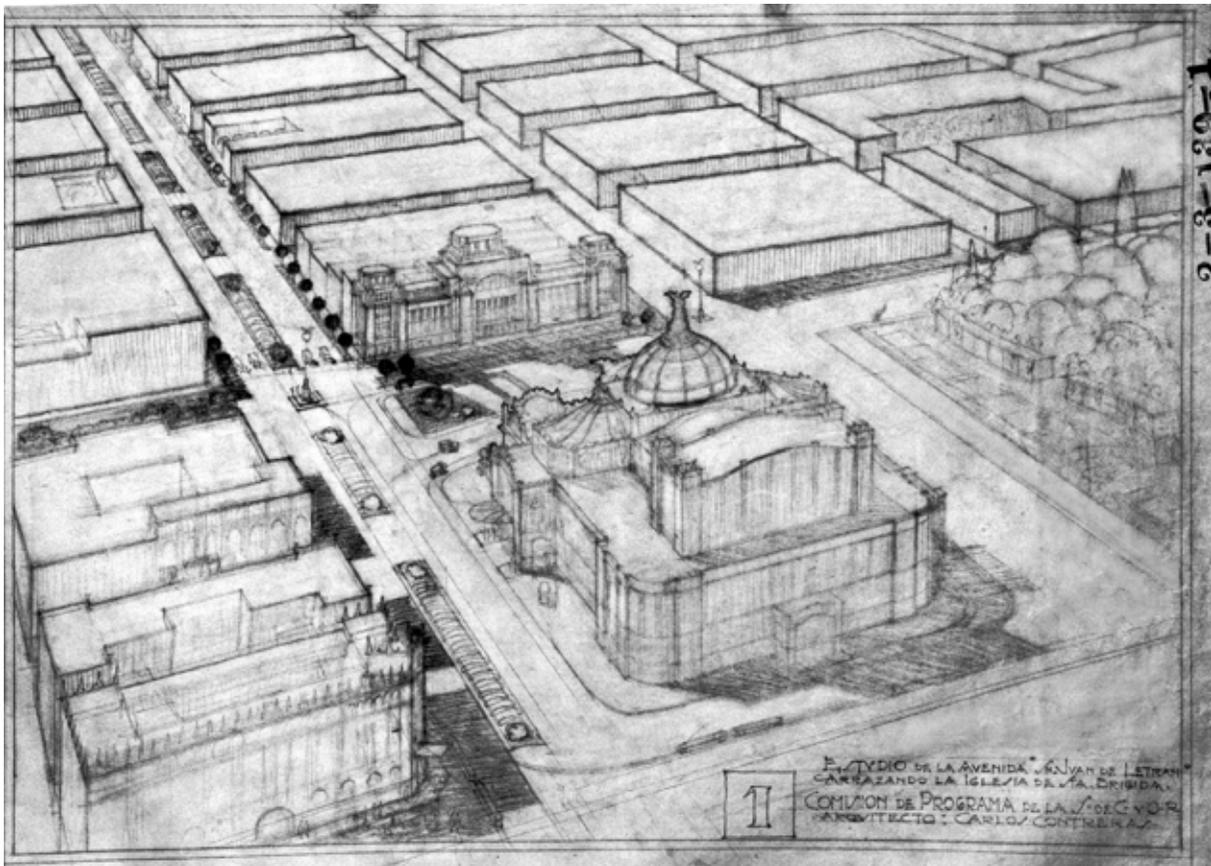


Figura vi.10. Carlos Contreras. Comisión de Programa. *Estudio de la avenida San Juan de Letrán, arrasando la iglesia de Santa Brígida*, ca. 1932. Tomado de una fotografía. DGST.

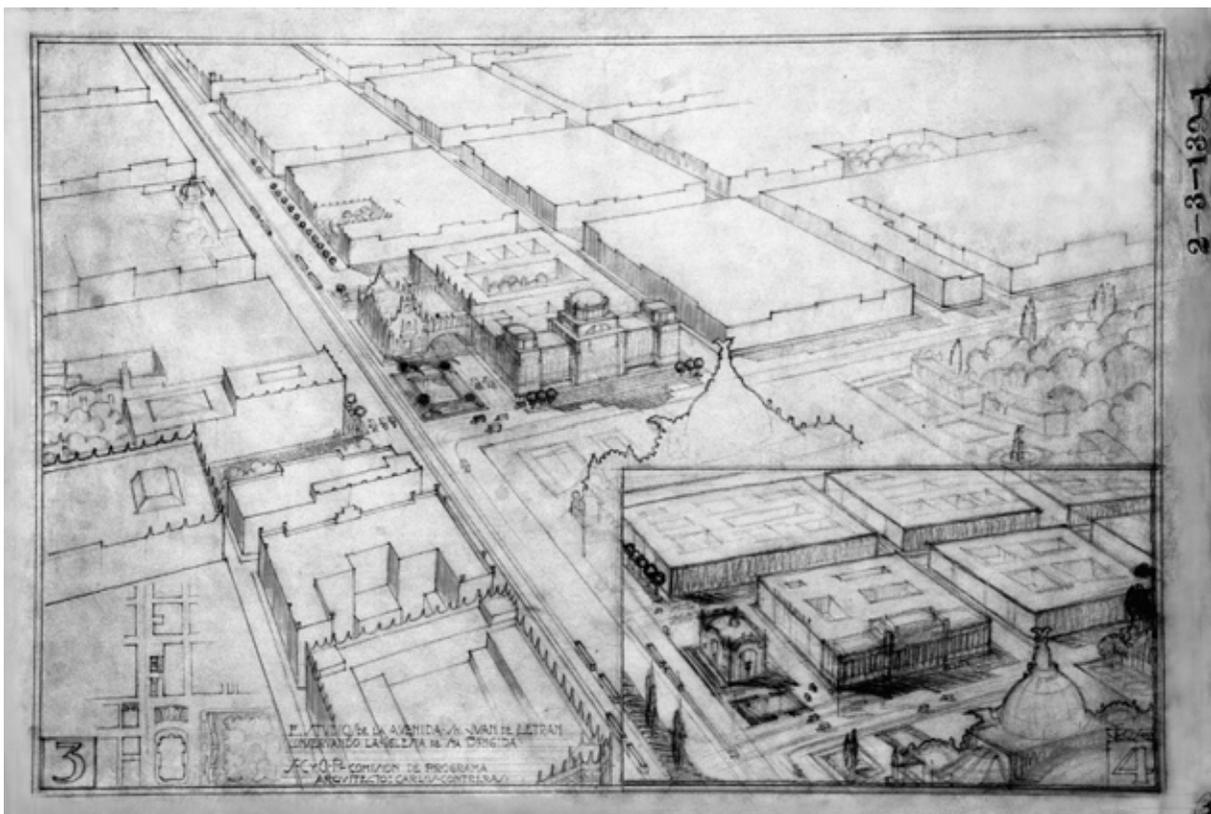


Figura vi.11. Carlos Contreras. Comisión de Programa. *Estudio de la avenida San Juan de Letrán, conservando la iglesia de Santa Brígida*, ca. 1932. Tomado de una fotografía. DGST.

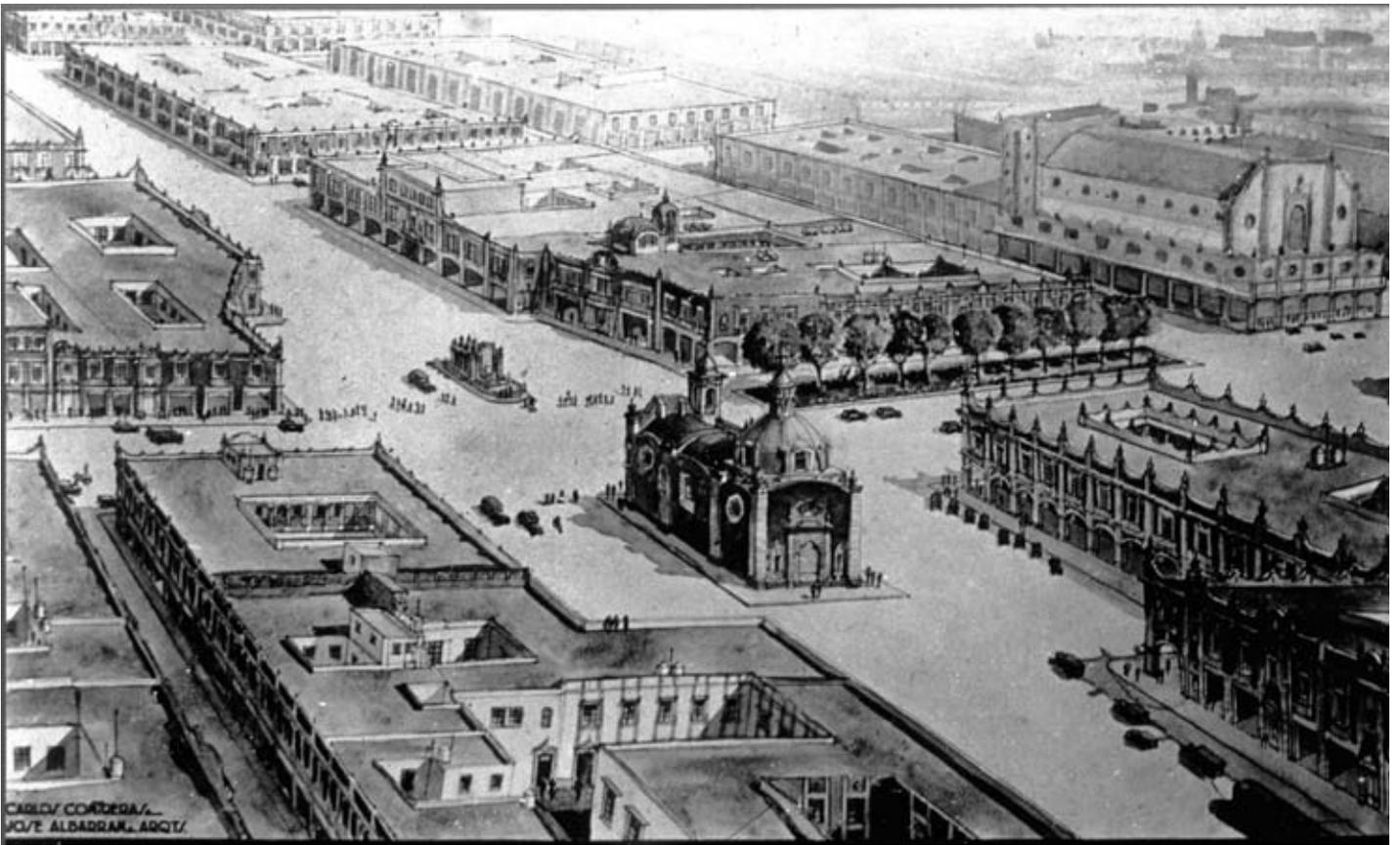


Figura VI.12. Carlos Contreras y José Albarrán. Comité ejecutivo de San Juan de Letrán, DDF. *Estudio arquitectónico de conjunto para la plaza del Salto del Agua, ca. 1934*. Tomado de fotografía. ACC.

Arquitectura; la edificación de una arquitectura llamada neocolonial; la producción de una importante obra historiográfica y, finalmente, la publicación de los primeros trabajos de destacados colonialistas.⁸⁷ Ellos lograron, igualmente, la expedición, en 1928, de la *Ley para la Conservación de Taxco de Alarcón*, primera en su género en nuestro país.⁸⁸

Por último, en el mismo proyecto de San Juan de Letrán, el arquitecto planteó rematar el primer tramo de la avenida, con el que llamó “conjunto barroco”, formado por tres obras ubicadas en el crucero de las

calles de San Juan de Letrán, Arcos de Belén y Niño Perdido, que:

...consistía en conservar la fuente del Salto del Agua, terminal de lo que fue Acueducto de Chapultepec hasta los Arcos de Belén, y en aislar la Iglesia del Salto del Agua, creando con estos dos elementos y con el muy importante Colegio de las Vizcaínas una gran plaza de carácter arquitectónico colonial, en el crucero de las calles de San Juan de Letrán, Arcos de Belén y Niño Perdido. La creación de esta plaza implica naturalmente la ampliación también de las calles de Arcos de Belén y de San Miguel que desembocan en la plaza; la conservación de una banqueta con la hilera existente de árboles en la plaza del Salto del Agua; la probable demolición de las construcciones entre San Juan de Letrán y el callejón de San Ignacio, para darle frente y vista al Colegio de las Vizcaínas, así como la prolongación del frente del Teatro Politeama

⁸⁷ Otra acción importante de registro de inmuebles de la capital y del interior del país la hizo, entre 1904 y 1908, el fotógrafo Guillermo Kahlo, comisionado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para tal fin. Las fotografías de esas primeras décadas se publicaron posteriormente en libros y colecciones dedicadas al arte de nuestro país, como por ejemplo la Serie Monografías Mexicanas de Arte o la Colección Anáhuac de Arte Mexicano. Otro estudio fundamental es: Antonio Peñafiel, *Ciudades coloniales y capitales de la República Mexicana*, México, Secretaría de Fomento, 1908-1914, 5 t., en 6 v.

⁸⁸ Ver: Francisco Antúnez Echegaray, “Ley para la Conservación de la ciudad de Taxco de Alarcón”, en *Planificación*, t. 1, núm. 10, junio de 1928, pp. 15-20.



Figura VI.13. Iglesia de la Inmaculada Concepción, ca. 1940. ACC.

hasta el paño de alineamiento que ve al poniente en la plaza del Salto del Agua.⁸⁹

Por lo anteriormente expresado, el compromiso de Contreras con la arquitectura colonial era evidente, sin embargo Santa Brígida fue demolida. La destrucción de las obras del pasado en vías de la “modernidad”, como el caso expuesto, es una de los actos que todavía no ha sido valorado, en su entera dimensión, por la historiografía.

En los trabajos de ampliación y prolongación de San Juan de Letrán sólo fueron afectados los edificios de la acera poniente; algunos fueron fragmentados y otros, completamente demolidos. Además de Santa Brígida, en las primeras seis calles fueron desmantelados algunos vestigios de obras coloniales, tales como la farmacia del Hospital Real, lo que quedaba del Templo del Divino Salvador y el Asilo Matías Romero. Un ejemplar del siglo xx, el Edificio Gore, de seis pisos, ubicado tercera de San Juan de Letrán, esquina

con Artículo 123 (antes Nuevo México) igualmente fue demolido. Otro edificio afectado parcialmente fue el primer Cine Teresa, construido en 1924.⁹⁰

Los problemas en el tramo que va de avenida Juárez a la Fuente del Salto del Agua fueron los esperados, engorrosas adquisiciones de inmuebles (compra-venta, permuta, expropiación o donación), negociaciones enfadosas, con gestiones largas y dilatadas para desocuparlos, tal y como Contreras lo había previsto. Hasta el mes de diciembre de 1934, poco se había avanzado, la ampliación llegaba a la Plaza del Salto del Agua y Arcos de Belén, y todavía estaba pendiente el proyecto de la Plaza del Salto del Agua y la continuación hasta Chimalpopoca. Todo ello lo documentó Contreras en el *Informe sobre las obras de ampliación de las calles de San Juan de Letrán y Niño Perdido, de marzo-1933 a agosto-1938* y en el artículo “Trabajos de planificación emprendidos para la ampliación de las calles de San Juan de Letrán y Niño Perdido de la ciudad de México”, ya citados.

⁹⁰ Años más tarde fue reconstruido por el arquitecto Francisco J. Serrano. Cuando las obras llegaron al cine, cuenta el arquitecto Serrano, fue parcialmente destruido y “se tuvo que comprar un terreno atrás y aprovechar sólo parte del cine pero ya entonces se hizo completamente moderno, ya fue la nueva época de los cines”. “Francisco J. Serrano”, *Testimonios vivos. Veinte arquitectos, Cuadernos de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico*, núm. 15-16, 1983, pp. 57-58.

⁸⁹ Contreras, “Trabajos de planificación”, *op. cit.*, pp. 32-33.



Figura vi.14. Edificio Gore en San Juan de Letrán; al fondo, el techo del primer Cine Teresa, ca. 1934. ACC.



Figura vi.15. Mercado Hidalgo sobre San Juan de Letrán, ca. 1933. ACC.

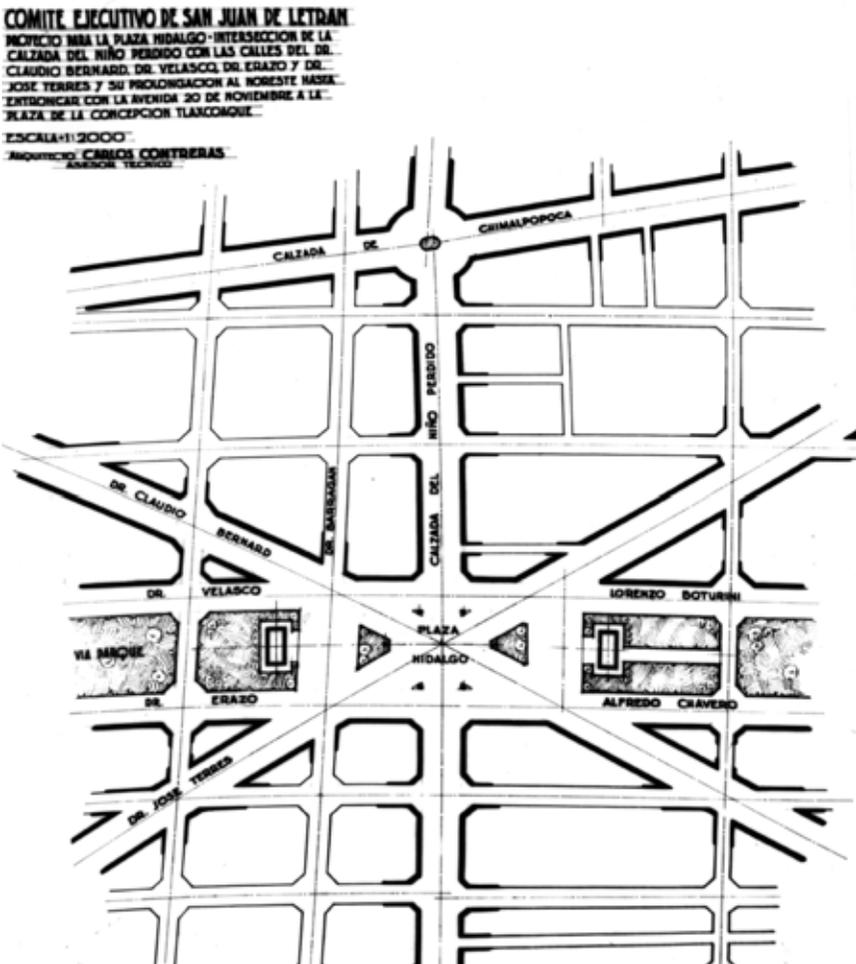


Figura vi.16. Carlos Contreras. Comité Ejecutivo San Juan de Letrán, DDF. *Proyecto para la Plaza Hidalgo. Intersección de la calzada del Niño Perdido con las calles del Dr. Claudio Bernard, Dr. Velasco, Dr. Erazo y Dr. Terrés y su prolongación al noreste hasta entroncar con la avenida 20 de noviembre a la Plaza de la Concepción Tlaxcoaque, ca. 1934. Escala 1:2,000. Tomado de una fotografía. ACC.*

ZONA DE HABITACIONES
OBRERAS EN ESTUDIO -



LOMAS DE
CHAPULTEPEC

BOSQUE DE
CHAPULTEPEC

HIRCADUJO

ROMA

DOCTORES

BULEVARD DE CIRCUNVALACION EXTERIOR

AVENIDA TOLUCA
SUR

PROLONGACION SUR DE LA
AVENIDA TOLUCA SUR

CALZADA DE TACUBAYA

PROLONGACION SUR DEL BOULEVARD
DE LA UNIVERSIDAD



LA CONTINUACIÓN DEL MODELO

PLANIFICACIÓN EN EL CARDENISMO

MODERNIZAR LA CIUDAD

Durante el sexenio de Lázaro Cárdenas continuaron los trabajos de planificación del Distrito Federal basados, principalmente, en el *Estudio preliminar 1932*. Una fuente de primer orden para conocer las obras realizadas por el DDF, en ese periodo, fueron las reseñas que el ingeniero Enrique Schulz publicó en los últimos números de la revista *Planificación*.¹ Además de proporcionar información invaluable sobre las acciones que la Comisión de Planificación del Distrito Federal había llevado a cabo hasta el año de 1936, el ingeniero dedicó sendos números monográficos a dos proyectos de Contreras, la prolongación de San Juan de Letrán y la reorganización de los ferrocarriles. Esos artículos indican que hubo una continuidad en las obras viales iniciadas por Aarón Sáenz. Bajo el título “Breve reseña de los trabajos relacionados con la planificación de la ciudad de México”, publicado en tres entregas, el ingeniero describió los trabajos, que según su opinión estaban dirigidos a la modernización de la urbe.

¹ El ingeniero Enrique Schulz fue el editor, entre 1934 y 1936, de la revista *Planificación*.

Plaza de la Constitución y 20 de Noviembre

La Plaza de Constitución constituyó un punto nodal en los trabajos de la Comisión de Planificación del Distrito Federal, a tal punto que se convocó a concurso para su arreglo. A decir de Schulz, se presentaron varios proyectos, aprobándose el formulado por el arquitecto Manuel Ortiz Monasterio, ya que se tuvo “en consideración su sencillez y reducido costo”.

En el proyecto quedó comprendida la demolición del Hotel del Seminario para construir, después de arrasado en la porción más inmediata a la Catedral, el Museo Religioso, edificio que se apañará en su frente a la fachada oriente del Sagrario Metropolitano. Además, por su relación con dicho proyecto, quedó aprobada también la apertura de Veinte de Noviembre, ampliando la actual callejuela o “pasaje de la Diputación”, quedando su eje central en prolongación hacia el sur del longitudinal de nuestra soberbia Catedral.

Efectuada la demolición del edificio del primitivo Seminario, convertido después gran parte en hotel, ha quedado magníficamente ampliada la antigua calle del Seminario, en toda su extensión, con un ancho camellón central y dos carreras de vehículos a los lados. Hacia la parte media del camellón luce su magnificencia la fuente monumental, rematada por la figura del excelso misionero e insigne filántropo Fray Bartolomé de las Casas, construida allí hace pocos años.²

Por lo anteriormente expresado, el proyecto de Ortiz Monasterio se basaba en las ideas de sus contemporáneos, Contreras incluido. Después de esos cambios, la Plaza de la Constitución no sufrió ningún otro, convirtiéndose en 1956 en un espacio austero, en el que sólo se conservaron los arbotantes y el asta bandera. De esa plancha de concreto, apropiándonos de las palabras de Camilo Sitte, diremos: “Rigurosamente considerada, fáltale, en tal sentido, adorno, significación y carácter, pues así como existen habitaciones amuebladas y sin amueblar, de igual manera podría-

mos hablar de plazas terminadas y sin terminar.”³ De esa manera, la Plaza de la Constitución de la capital mexicana quedó sin “terminar”.

Directamente relacionada con la plaza, como se ha señalado, estaba la apertura de 20 de Noviembre. El comité ejecutivo de las obras estuvo integrado por los ingenieros Roberto Servín y Evaristo Araiza, el señor León Audibert, gerente del El Palacio de Hierro, y como asesor técnico, el arquitecto Vicente Urquiaga, quien había trabajado en ese proyecto desde 1930.⁴ Recordemos que esa apertura fue importante en los estudios tanto de Contreras, como de sus contemporáneos.

A la sazón, entre 1934 y 1938, 20 de Noviembre fue ampliada y prolongada, logrando brindar perspectiva a la Catedral y servir de desahogo del tránsito de la Plaza de la Constitución hacia el sur. Al comité ejecutivo le toco, igualmente, lidiar con un ejemplar del patrimonio colonial. El trazo afectó la iglesia de San Bernardo, ubicada en la acera poniente, de la cual se desarmó una de las portadas de la fachada, para que luciera en la esquina de la nueva avenida.

Acerca de los avances de la obra, que comprendió nueve tramos, entre la Plaza de la Constitución y la calle de Nezahualcóyotl, Schulz informa: “Falta ya solamente demoler parte del antiguo edificio de El Puerto de Liverpool, para que se abra al tránsito el citado primer tramo, origen de la magnífica arteria que proporcionará el desahogo necesario a la Plaza de la Constitución, hacia el rumbo sur de la ciudad y que al conectar con otras arterias lo realizará también al suroeste de la población donde se encuentra la vasta zona residencial que se ha venido formando en los últimos años.”⁵ Para ahondar en la importancia, la apertura permitió la comunicación con las nuevas colonias, establecidas en los flancos de Tlalpan y con otras, al poniente, como la Obrera, Doctores, Roma e Hipódromo-Condesa, y a sus costados hubo una renovación de las calles que en ella concurrían, como lo atestigua el mismo Schulz, al indicar que ahora la nueva avenida 20 de Noviembre “conecta con las

² Enrique Schulz, “Breve reseña de los trabajos relacionados con la planificación de la ciudad de México”, en *Planificación*, t. II, núm. 5, oct-nov. de 1934, p. 36.

³ Camilo Sitte, *Construcción de ciudades según principios artísticos*, 5ª ed., Editorial Canosa, 1926, pp. 42-43.

⁴ Vicente Urquiaga, “La avenida 20 de noviembre”, en *Obras Públicas*, v. I, núm. 3, marzo de 1930, pp. 169-172.

⁵ Schulz, “Breve reseña”, en *Planificación*, t. II, núm. 5, *op. cit.*, pp. 34-37.

series de calles intermedias situadas de oriente a poniente que anteriormente no contaban sino con vías estrechas para comunicarse con la citada Plaza de la Constitución. Es de esperarse que pueda prolongarse la avenida hasta la calzada de Chimalpopoca para que el servicio que preste sea todavía más eficiente.”⁶

“UNA CIRUGÍA RADICAL”

En la traza

Contreras sugería una “cirugía radical” en la traza antigua por dos objetivos: articular sus partes y conectarla con sus alrededores. El primero incluía la apertura y prolongación de vialidades, ampliación de callejones, operaciones dirigidas a evitar obstrucciones en la circulación, lo que en gran medida acentuaba la cuadrícula. Otras acciones se encaminaban a dotar a la traza de espacios libres y plazas. El urbanista desarrolló esa “cirugía radical”, en detalle, en *Planificación de la Ciudad de México. Estudio de Trazo 1938. Escala 1:2,000* (Figura VII.11).

Alrededor de la Plaza de la Constitución, la Comisión de Planificación del Distrito Federal continuó con la apertura, prolongación, alineación, ampliación y pavimentación de vías; entre ellas, la tercera calle del Carmen, la tercera de Colombia, la primera de Rodríguez Puebla y la tercera de San Ildefonso.⁷ La serie comprendida entre Venustiano Carranza (poniente-oriente) y Donceles (oriente-poniente) no eran suficientes para la circulación en esa dirección, por lo que fue necesario prolongar las calles de Cuba y Uruguay.⁸ Schulz informa sobre otras obras:

Otra de las obras de mayor significación, que para imprimirle el sello de una gran ciudad moderna se han realizado en el corazón de la urbe, es la de haber ensanchado definitivamente el muy antiguo callejón

de la Alcaicería [Palma], entre las calles de Tacuba y del Cinco de Mayo.

Desde hace algunos años se abrieron las calles de Palma, se pensó en que el citado callejón se ampliase para convertirlo en la primera de la serie y aun se le dio ese nombre, pero nunca se había podido emprender la realización del proyecto, por más que era reclamado con urgencia, por haberse convertido aquel callejón en un centro de gente de vicios a la que atraían los géneros de pequeño comercio de comestibles y bebidas, así como otras facilidades que les proporcionaba aquel ambiente.⁹

El comité ejecutivo para ampliación de Palma estuvo formado por los señores Rafael Álvarez y Álvarez, presidente del Patronato del Nacional Monte de Piedad, Manuel Cortina Rivas, propietario del Hotel Washington y Dámaso Ferrer, y como asesor técnico, el arquitecto Luis Caraza. Con esos trabajos, el Monte de Piedad aprovechó la prolongación hacia el oriente de su antiguo edificio para ampliarlo.



Figura VII.1. Trabajos de ampliación de la primera calle de López, ca. 1934. ACC.

⁶ Enrique E. Schulz, “Breve reseña acerca de los trabajos relacionados con la planificación de la ciudad de México”, en *Planificación*, t. III, núm.7-10, ene-oct. de 1936, p. 104.

⁷ Enrique E. Schulz, “Breve reseña acerca de los trabajos relacionados con la planificación de la ciudad de México”, en *Planificación*, t. III, núm. 3-6, mzo-dic. de 1935, p. 48.

⁸ Schulz, “Breve reseña de los trabajos relacionados con la planificación de la ciudad de México”, en *Planificación*, t. III, núm.7-10, *op. cit.*, pp. 104-108.

⁹ Schulz, “Breve reseña de los trabajos relacionados con la planificación de la ciudad de México”, en *Planificación*, t. III, núms.3-6, *op. cit.*, pp. 51-52.



Figura VII.2. Calle de López, a la altura de avenida Juárez, ca. 1934. ACC.

En los alrededores

Al poniente de San Juan de Letrán, las calles de López y Aranda siguieron el esquema de ampliación y prolongación, desde avenida Juárez hasta los Arcos de Belén, a una anchura de 15 metros, formando Contreras parte del comité ejecutivo, como asesor técnico. También se prolongó la calle de Mesones, al poniente, a un ancho de 20 metros a través de la propiedad del Cuartel de Peredo, desde San Juan de Letrán hasta las calles de Aranda.

Mientras, en la Plaza de la República se adaptaba la cúpula del que iba a ser el Palacio Legislativo para convertirla en el Monumento a la Revolución, se modificaron los alrededores.

En la zona intermedia hasta la avenida del Puente de Alvarado existía el muy extenso predio que formó parte del que antiguamente ocupó el primer Tívoli del Eliseo y que por varios años fue utilizado por la fábrica de cigarros La Tabacalera Mexicana. Al poniente

de está y separado por la calle de Ponciano Arriaga existió igualmente otro gran espacio libre en el que estuvo el segundo Tívoli de Eliseo que colindaba con la calle de Ramón Guzmán, abierta en terrenos de lo que fuera antaño el depósito de los tranvías urbanos. Ambos espacios, estaba plenamente indicado que por las necesidades de la circulación citadina, habían de ser fraccionados, sobre todo cuando se resolviera el destino de cualquiera edificación que se realizara en la Plaza de la República.¹⁰

Entre las obras, se incluyó la ampliación de la que era la avenida del Palacio Legislativo y la de Gómez Farías, para que su eje central coincidiera con el del Monumento a la Revolución. Además de la prolongación de las calles de Edison hacia el oriente hasta la de Rosales para conectar con las de Colón, se construyó, entre

¹⁰ *Ibidem*, p. 54.



Figura VII.3. Apertura de una de las calles de Palma, ca. 1935. ACC.

ambas, una arteria más de circulación, desde las calles de Serapio Rendón hasta la Alameda. El comité ejecutivo designado para emprender esos trabajos quedó constituido por el señor Manuel Otálora, director de la Lotería Nacional, el ingeniero Francisco Martínez Gallardo, el arquitecto Enrique Fernández Castelló y el ingeniero José A. Cuevas, como asesor técnico. Al respecto, Schulz señala: “Con el mayor empeño se han desarrollado las labores encomendadas a este comité y es motivo de satisfacción recorrer las nuevas calles de aquella zona [...] que justifican la atingencia empleada para dar a esta moderna porción de la ciudad la más agradable distribución dentro de las normas de la previsión para su futuro desarrollo.”¹¹

El comité ejecutivo de las obras de la Plaza de la República y sus alrededores concluyó, igualmente, la prolongación de las calles de Ramos Arizpe hasta el Puente de Alvarado y de Edison hasta el Eliseo; regularizó el tramo de la avenida Juárez, entre Azueta y Balderas; y urbanizó las calles de José María Iglesias, Ignacio Ramírez, Ezequiel Montes, Eliseo y tramo sur de la Plaza de la República.¹² Además del buen aspecto que dieron esas mejoras a la zona, proporcionaron facilidades de tránsito, a decir de Schulz.

¹¹ *Idem.*

¹² Schulz, “Breve reseña de los trabajos relacionados con la planificación de la ciudad de México”, en *Planificación*, t. III, núm. 7-10, *op. cit.*, p. 108.

Con el fin de abrir la circulación hacia el oriente, por las calles de Venezuela rumbo a la Penitenciaría, había varios obstáculos, por ello se demolieron varias manzanas, entre el Carmen y Leona Vicario, que interrumpían la comunicación, ya que se pretendía que la prolongación continuara por las calles de Héroe de Nacozari, siguiendo un trayecto que cruzaba la avenida del Ferrocarril de Cintura y remataba en la Penitenciaría. A continuación se indican los trabajos:

En la zona correspondiente a la prolongación hacia el oriente de las calles de Venezuela [...] se terminaron algunos trabajos que faltaban para dejar expedita esta arteria hasta conectarla con la amplia avenida del Ferrocarril de Cintura y continuarla en los siguientes tramos, que desembocan en la de la Penitenciaría.

Muy conveniente había de ser para el perfeccionamiento en el trazado y en el servicio de tránsito de esta zona que se emprendiera la regularización de las calles de Vidal Alcocer, que constituyen un adefesio imperdonable por su tortuosidad y su escasa anchura pudiendo realizarse esta obra entre las calles de Lecumberri y San Antonio Tomatlán hasta conectar con la Plaza de Mixcalco, pues el asesor técnico del comité ejecutivo de esta zona señor arquitecto Luis Caraza ha hecho el estudio respectivo y nos asegura que con una insignificante cuota del DDF se llevaría a término con lo que mucho ganaría esta parte de la ciudad.¹³

Para la Comisión de Planificación fue importante abrir la circulación hacia la franja sureste, por el rumbo de Balbuena y los tiraderos de basura de Zoquiapa. Schulz indicaba que se emprendieron las obras de arreglo, saneamiento y urbanización de toda esa zona, para lo cual se nombró un comité ejecutivo, que se encargó, además, de la ampliación y el arreglo de la calzada de la Resurrección, que conducía a la nueva colonia obrera de Balbuena. Dicho comité estaba formado por los señores José de la Macorra, Pedro Cué y Adolfo Prieto y como asesor técnico, el señor Alberto Mendoza.¹⁴ Recordemos los primeros

¹³ *Ibidem*, p. 104.

¹⁴ Schulz, “Breve reseña de los trabajos relacionados con la planificación de la ciudad de México” en *Planificación*, t. III, núm. 3-6, *op. cit.*, p. 55.

proyectos para esa zona del arquitecto Mariscal (1924) y de Contreras (1929).

En el suroeste, la comisión acordó llevar a cabo la expropiación del predio denominado “La Bombilla”, en terrenos de San Ángel, para hacer allí un parque público y levantar un monumento a la memoria de Álvaro Obregón. Adquirido el terreno, se adoptó el proyecto del arquitecto Vicente Urquiaga, entonces jefe de la Oficina de Planificación; el comité ejecutivo para llevar a cabo las obras se integró por los señores Ulises Irigoyen, Federico T. de Lachica, Salvador M. Cancino y como asesor técnico el ingeniero Roberto Lozano; básicamente el trabajo más importante consistió

...en la construcción del monumento, que se levantaba aislado en medio de un amplio parque, situado hacia el sudeste de la intersección de la magnífica calzada de Insurgentes y de la que une entre sí a las poblaciones de Coyoacán y San Ángel (llamado hoy Villa Obregón), de manera que el acceso a ese lugar se facilita notablemente, tanto más cuanto la calzada de los Insurgentes, que habrá de ser una de las grandes arterias de circulación en el Distrito Federal, se ha proyectado que sea la ruta inicial para el gran camino que se dirige a Cuernavaca, Tasco y Acapulco que se acondicionará como prolongación hacia el sur de la ruta internacional México-Laredo-Estados Unidos. Además, a corta distancia del parque recién construido se desprende el camino hecho con pavimento de concreto hidráulico reforzado que conduce al Desierto de los Leones, lugar de recreo y reserva forestal de gran atractivo [...] camino que constituye otra de las importantes obras realizadas por el DDF.¹⁵

Ya que las obras del Parque Nochebuena o Parque Hundido estuvieron terminadas, de acuerdo con Schulz, “ya sirve de solaz para los moradores de las colonias suburbanas vecinas y que constituye un modelo, para que sean utilizados en condiciones semejantes los demás espacios que, por causas análogas, se encuentran en aquel rumbo del Distrito Federal.”¹⁶

Schulz solamente reseña las obras empezadas por la Comisión de Planificación del Distrito Federal

en 1932 y continuadas hasta 1936, es decir, los trabajos iniciados por Aarón Sáenz y seguidos y concretados por el regente Cosme Hinojosa, la mayoría de los cuales se ubicaban en el oriente, suroeste y sur, con énfasis en el área comprendida en el bulevar de circunvalación interior; en cambio la zona norte, fundamental en las propuestas de Contreras, no fue afectada.

Finalmente, los gobiernos posrevolucionarios entendieron por modernizar la ciudad de México, la apertura, prolongación y ampliación de vialidades, dirigidas a dar las facilidades de circulación y a proporcionar “buen aspecto” al lugar intervenido.

EL COMITÉ DEL PLANO REGULADOR DEL DISTRITO FEDERAL

Hacia 1935, se fundó en el DDF el Comité del Plano Regulador del Distrito Federal, cuyo objetivo fue, de nuevo, iniciar los estudios necesarios para su formación. Dicho comité dependía de la Comisión de Planificación, siendo entonces su presidente Cosme Hinojosa. Estaba integrado por el arquitecto Contreras, el ingeniero José A. Cuevas y el arquitecto Carlos Tarditi, y se encargaría “de presentar un programa de trabajos que sirva de base a la formación del Plano Regulador y Reglamentos de Zonificación, Planificación y Construcciones del Distrito Federal; así como para proponer la organización y formular los presupuestos necesarios para la realización de dichos trabajos.”¹⁷ Tal como lo había planteado Contreras, se seguiría el canon urbanístico, por ello debían iniciarse la investigación documental, los levantamientos, el análisis de la información y, finalmente, la composición del plano regulador. En términos generales, se tomaría en cuenta “la capacidad potencial de los recursos naturales e industriales de la región, las condiciones burocráticas de la capital, considerada como asiento de los poderes federales, con las posibilidades económicas y comerciales de las mismas, descubriendo sus tendencias y orientándolas hacia su mejoramiento social sin más limitaciones que las

¹⁵ *Ibidem*, p. 48.

¹⁶ *Ibidem*, p. 52.

¹⁷ “Informe que rinde el Comité del Plano Regulador integrado por el arquitecto Carlos Contreras, ingeniero José A. Cuevas y arquitecto Carlos Tarditi, a la Comisión de Planificación del Distrito Federal”, en *Planificación*, t. III, núm. 3-6, mzo-dic. de 1935, p. 59.

impuestas por sus tradiciones nobles, sus tesoros monumentales y sus bellezas naturales y típicas.”¹⁸ Una vez hecho esto, se aplicarían:

...los principios fundamentales de la COMPOSICIÓN urbana moderna al ANÁLISIS de tales antecedentes, con la VISIÓN clara de las necesidades futuras de esta región para un periodo de 50 años [así] se obtendrán los elementos indispensables para lograr la formación del PLANO REGULADOR DEL DISTRITO FEDERAL.

Una vez hecho lo anterior se podrá proceder a la formulación de la LEGISLACIÓN adecuada y de los REGLAMENTOS respectivos, así como a establecer las formas del FINANCIAMIENTO, que darán las normas del PROGRAMA de transformación y desarrollo del Distrito Federal.¹⁹

El lector podrá decir que esas premisas ya las ha leído anteriormente, y es cierto, la mano de Contreras estaba detrás de ellas, y con perseverancia las traía a colación cada vez que podía pero ahora por lo apreciado en los documentos revisados, suponemos que se iba a empezar a trabajar a partir de cero.

En el “Informe que rinde el Comité del Plano Regulador integrado por el arquitecto Carlos Contreras, ingeniero José A. Cuevas y arquitecto Carlos Tarditi, a la Comisión de Planificación del Distrito Federal” se indica que sólo se iniciaron algunos levantamientos y se recopilaron libros, revistas, monografías y terminología técnica, y que la siguiente actividad sería el análisis de la información, con el fin de establecer los criterios y principios básicos, tales como:

1. Descubrimiento de tendencias buenas y malas en el crecimiento de la ciudad.
2. Límites naturales de la región.
3. Periodo que deben abarcar las previsiones en el desarrollo de la ciudad.
4. Estudio de las fuentes de vida.
5. Fuentes de aprovisionamiento de aguas; estudio de forestación; estudio comprensivo del saneamiento de la ciudad y del desagüe del Valle, previo el de la estabilización de éste y de las construcciones asentadas en él.
6. Análisis demográfico.
7. Producción y abastecimiento rural, industrial y comercial.

8. Vialidad y transportes.
9. El mejor uso de la tierra como base de la zonificación.
10. Limitaciones de la replanificación en relación con:
 - a. Las características que debe conservar la ciudad para recordar sus tradiciones.
 - b. Las bellezas naturales: Bosques de Chapultepec y del Desierto de los Leones.
 - c. Bellezas típicas: Xochimilco, Santa Anita, etc.
 - d. Creación de zonas y fajas de reserva (espacios verdes, derechos de vía, zonas de previsión para utilización aplazada).
 - e. Monumentos arqueológicos e históricos y los artísticos.²⁰

En ese documento se asienta que en la composición se tendría que llevar a cabo una “replanificación radical”, justificada por dos problemas fundamentales de la ciudad: el desorden en el crecimiento y las necesidades de saneamiento, desagüe y cimentación de las construcciones. Vale destacar aquí que, si bien era importante, como en años anteriores, resolver el desorden urbano, ahora se incluía la dotación de servicios. Por otro lado, se plantea la planificación integral de la Cuenca de México, que tendría que basarse en los límites naturales —geográficos— del Distrito Federal, ya planteada por Contreras y por Lombardo Toledano. Sin embargo, ahora, el principio fundamental que determinará la composición del plano regulador será la zonificación.

Entre los aspectos por considerarse en los estudios estaban el arreglo del sistema ferrocarrilero y sus servicios, en relación con los demás medios de transporte; los problemas de vialidad y de trazo; la distribución de las industrias rurales y de transformación; las tendencias de crecimiento, como motor de nuevos núcleos de población obrera; el estudio concienzudo del comercio; la redistribución adecuada de los edificios dedicados a la enseñanza, con obras construidas ex profeso, contando cada centro escolar con amplios espacios libres, jardines, campos de juego; la clasificación y distribución de las zonas residenciales de diversos tipos; la dotación de zonas verdes y espacios libres; la conservación de “zonas de uso aplazado no definido”, tanto para evitar la creación de intereses opuestos al desarrollo del plano regulador, cuanto para contar con terrenos disponibles para fines todavía no previstos en ese momento; la localización

¹⁸ *Ibidem*, p. 60.

¹⁹ *Idem*.

²⁰ *Ibidem*, pp. 61-63.

adecuada de los monumentos, edificios públicos y de servicio; por último, la instalación de rastros, hospitales, dispensarios, una ciudad militar, cuarteles, fábricas de armas y explosivos, cárceles preventivas, correccionales, penitenciarías, zonas de tolerancia y cementerios.²¹

Acerca de los servicios públicos, en el informe se advertía que había algunos que debían ser atendidos a la brevedad, tales como el saneamiento, la provisión de agua, la regularización del régimen hidrológico del Valle, mediante obras de forestación, las tolvaneras provenientes del Lago de Texcoco, los asentamientos del terreno urbano y los pavimentos adecuados al subsuelo.

Es evidente que los rubros que deberán desarrollarse son semejantes a los planteados en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*. De esta suerte, el “Informe que rinde el Comité del Plano Regulador integrado por el arquitecto Carlos Contreras, ingeniero José A. Cuevas y arquitecto Carlos Tarditi, a la Comisión de Planificación del Distrito Federal” sigue así, paso a paso, los planteamientos de Contreras, afiliándose, además, a la metodología, vocabulario, legislación y organismos especializados propuestos. Aparte de la recopilación de textos, no tenemos noticias de otros avances; y una década más tarde, se volverá a insistir en un plano regulador, que programe un plan soluciones integrales de los problemas del Distrito Federal.

LA REFORMA LEGISLATIVA

La *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California*, promulgada en 1933, fue sustituida por la *Ley para la Planificación y Zonificación del Distrito Federal*, publicada en el *Diario Oficial* del 31 de agosto de 1936. De acuerdo con Contreras:

Los cambios fundamentales fueron el aumento de organismos especializados, tales como la Comisión Mixta de Planificación, dándole facultades específicas, así como la intervención más directa de la

Dirección de Obras Públicas, aclarando y precisando el procedimiento judicial y lo relativo al financiamiento de la obras y estableciendo normas sobre el “impuesto por acrecentamiento de valor y mejoría específica de la propiedad” producidos con la realización de obras públicas y en el reglamento de la ley por derrama del impuesto...²²

Por su parte, el licenciado Antonio Ortiz Mena, una vez hecho el análisis de las leyes expedidas en la década de 1930 —*Ley sobre Planeación General de la República Mexicana* (1930), *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California* (1933) y *Ley para la Planificación y Zonificación del Distrito Federal* (1936)—, explicaba que ninguna se ajustaba a los términos constitucionales, en materia de obras públicas. Al confrontar la de 1933 con el articulado de la *Constitución* de 1917 encontró que en la ley

...se pretendió organizar la planificación descentralizándola del poder público y pretendiendo que la misma se realizara bajo la dirección de organismos que pudiéramos llamar privados.

Las comisiones de planificación venían a quedar colocadas dentro de los límites del derecho público y del derecho privado y venían a constituir, de hecho, organismos administrativos por colaboración, es decir, que el Estado considerando que el problema de planificación es esencialmente técnico encomendó a los sectores más preparados en el ramo el desarrollo de una función administrativa, quedando las comisiones de planificación colocadas de forma tal que aun cuando actuaban ejerciendo una función pública —como organismos centrales— lo hacían colaborando con el Estado pero quedando a cargo de esta la ejecución de las funciones.²³

Para Ortiz Mena, la *Ley de Planificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California* ofrecía dificultades de orden práctico que hacían difícil su

²² Carlos Contreras, *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y territorio de la Baja California*, mecanuscrito, s. f., p. 2. ACC.

²³ Antonio Ortiz Mena, *La legislación sobre Planificación en la República Mexicana*, México, DDF-Congreso Internacional de Planificación, 1938, p. 32.

²¹ *Ibidem*, p. 65.

ejecución. Además tenía defectos de índole legal porque las obras públicas se realizaban con un impuesto especial, basado en el aumento del valor de las propiedades localizadas en la zona beneficiada, impuesto que proponía el asesor técnico de cada obra y fijaba el comité ejecutivo, que también se encargaba de la recaudación. De acuerdo con la *Carta Magna*, advierte Ortiz Mena, esa recaudación y administración de los impuestos resultaba inconstitucional. Aunado a ello, las reuniones de los comités ejecutivos se realizaban sin ningún ordenamiento legal ni control de parte del Estado. De ese modo, los problemas presentados en la ejecución de las obras en el Distrito Federal eran resueltos unilateralmente.

Recordemos que esa nueva forma de organización para el desarrollo de trabajos de planificación, propuesta por Contreras, incluía un esquema técnico y administrativo, en el que participaban activamente inversionistas, cuyos terrenos eran afectados, y arquitectos e ingenieros independientes, perdiendo así el gobierno local el control de las obras ejecutadas, es decir, no había una injerencia burocrática por parte de los funcionarios del DDF, no participaban en la toma de decisiones, ni intervenían en las finanzas. Precisamente esa organización hacía que la planificación no estuviera ligada “fatalmente” a la política ni a la burocracia.

El licenciado indicaba que debido a esas irregularidades fue derogada la *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California*, promulgándose la de 1936, la cual no tuvo cambios sustanciales, a excepción de la intervención del DDF en las finanzas y la creación de una comisión mixta, que las coordinara y vigilara los trabajos. De todas formas, si partimos de lo dicho por el Ortiz Mena, la nueva ley tampoco seguía los lineamientos constitucionales.

La *Ley para la Planificación y Zonificación del Distrito Federal* de 1936 se dividió en seis capítulos: 1. De la planificación y zonificación; 2. De los órganos de planificación, se agrega la Comisión Mixta de Planificación con facultades “de realizar los estudios técnicos indispensables para determinar la forma en que ha de hacerse la derrama del impuesto”; 3. De la ejecución de las obras; 4. Del procedimiento judicial; 5. Del financiamiento de las obras; 6. Del impuesto por acrecentamiento de valor y mejoría específica

de la propiedad producido por la realización de la obra pública. Con el fin de ordenar y calcular los impuestos el reglamento fijará “Por medio de fórmulas matemáticas, la manera de hacer la determinación del impuesto y de realizar los trabajos que marquen las tablas de nuevos valores y las zonas beneficiadas. De esta manera se logra que el impuesto se derrame en la forma proporcional equitativa de que habla la Constitución General de la República, y de acuerdo con una legislación que marca el modo en que la derrama debe efectuarse.”²⁴

Los órganos encargados de las obras serían, ahora, la Comisión de Planificación, la Comisión Mixta de Planificación, los comités ejecutivos y la Dirección de Obras Públicas del DDF. Entre las labores de la Comisión Mixta estarían la preparación y revisión de los proyectos, presupuestos, estudios económicos y programas de financiamiento de las obras y la vigilancia en su construcción. Aparte de la instalación de ese organismo como ente regulador de las actividades de los comités ejecutivos, la Comisión de Planificación del Distrito Federal no sufrió cambio alguno y funcionó de marzo de 1933 a diciembre de 1952. En cambio, la *Ley para Planificación y Zonificación del Distrito Federal* funcionaba todavía en 1963, de acuerdo con un informe de la Comisión de Urbanismo, un organismo civil y colegiado, formado por Carlos Contreras, Domingo García Ramos, Mauricio Gómez Mayorga, Javier Septién, Vicente Medel, Guillermo Gutiérrez, Carlos Contreras Pagés, Óscar Urrutia, Nelly García Bellizzia y Estefanía Chávez de Ortega. En 36 páginas el *Informe de la Comisión de Urbanismo* incluye las actividades realizadas por la Comisión de Planificación entre 1933 y 1963, brindando un resumido de la planificación en el Distrito Federal en todos sus aspectos: obras públicas, legislación, organismos especializados, publicaciones, en donde se hacía patente la implantación del urbanismo moderno en la capital de la República.²⁵

²⁴ *Ibidem*, pp. 37-38.

²⁵ *Informe de la Comisión de Urbanismo*, mecanuscrito, ca. 1963. Fondo Documental Domingo García Ramos, IIE-UNAM.

❧ **PLAN DEVELOPMENT OF MEXICO
CITY 1937** ❧

Entre los años veinte y treinta del siglo xx, la ciudad de México sufrió una enorme transformación urbano-arquitectónica. En este trabajo hemos reseñado las obras públicas, abriéndose vías hoy tradicionales que le brindaron una identidad vial y de acuerdo con los gobernantes, modernidad. En el campo de la arquitectura hubo una gran efervescencia constructiva, desarrollándose el proceso que la historiografía ha llamado la modernidad arquitectónica.²⁶

Un libro que reunió gran parte de las obras construidas hasta ese entonces fue publicado en 1937 con el título *The New Architecture in Mexico*. Preparado por Esther Born, la edición muestra con ejemplos su visión muy particular del desarrollo de la arquitectura en México, especialmente el de la capital de la República.²⁷ Aunque la estadounidense ofrece una visión muy personal, el libro tiene el mérito de ser el primero en dar cuenta de ese proceso.²⁸

El cuerpo de *The New Architecture in Mexico* está formado por las fotografías de la autora, acompañadas por breves textos sobre las obras, agrupadas en los rubros: industria, escuelas, instituciones públicas, hospitales, vivienda, mercados, edificios comerciales,

parques y espacios públicos. En su afán abarcador, la arquitecta-fotógrafa invitó a varios especialistas mexicanos para que desarrollaran un tema específico, que sirviera como introducción al tema. Desputa Justino Fernández, quien abordó las artes en nuestro país, incluyendo, desde luego, la pintura mural; otras colaboraciones fueron *Soil and Foundation Conditions in Mexico* de José A. Cuevas, *Architect as Contractor in Mexico* de Federico Sánchez Fogarty y *Plan Development of Mexico City* de Carlos Contreras.

De nuevo, el urbanista encontraba un foro en donde expresar sus ideas sobre la planificación de la ciudad de México y ofrecía una versión renovada de su ideal. Su colaboración no fue extensa, sólo dos páginas impresas, ilustradas con pequeñas láminas sobre la expansión urbana a lo largo de los siglos y dos estudios, uno sobre la zonificación regional y otro, acerca del sistema circulatorio en el terreno comprendido en una nueva versión del bulevar de circunvalación exterior. El texto está dividido en dos partes, la correspondiente a la historia de la ciudad y la referida a propuestas concretas de zonificación.

La crónica inicia con Tenochtitlan, revisa la ciudad colonial y destaca las leyes de Reforma como el verdadero motor para la transformación. De ahí, la expansión avanzó por medio de nuevas áreas habitacionales, llamadas colonias, añadidas a manera de parches, incrementándose los problemas causados por el rápido crecimiento. Además, señala el arquitecto: “Las industrias que habían crecido en tamaño e importancia durante los últimos quince años trajeron un nuevo desorden. Ante la falta de regulaciones de zonificación, en cuanto a la ubicación de espacios edificados y abiertos, la altura y volumen de las construcciones, la mala localización de los ferrocarriles y sus terminales y las industrias, lo que provocó un grave problema urbano que debe resolverse inmediatamente.”²⁹ A excepción de esos inconvenientes, la ciudad contaba con una zonificación “natural”, ya que el área central tenía un carácter monumental y comercial, y la periferia un perfil residencial. Por otro lado, el Distrito Federal disponía de grandes espacios desocupados que debían ser adquiridos por las autori-

²⁶ Los estudios contemporáneos de ese proceso son: Esther Born, *The New Architecture in Mexico*, Nueva York, Architectural Record, William Morrow & Company, 1937; Irving E. Myers, *Mexico's Modern Architecture, Architectural Book Publishing [1st Edition]*, 1952; Carlos Obregón Santacilia, *50 años de arquitectura mexicana (1900-1950)*, México, Editorial Patria, 1952; los recientes: Israel Katzman, *La arquitectura contemporánea mexicana. Precedentes y desarrollo*, México, INAH, 1963; Enrique X. de Anda, *La arquitectura de la Revolución mexicana: corrientes y estilos en la década de los veinte*, México, UNAM-IIE, 2008 y Ramón Vargas, *Historia de la arquitectura y urbanismo mexicanos, v. IV El siglo XX, t. I, Arquitectura de la Revolución y revolución de la arquitectura*, México, FCE-UNAM, 2009.

²⁷ Egresada como arquitecta en la Universidad de California, Esther Born viajó por México, entre 1935 y 1936, con el propósito de indagar sobre su arte y su arquitectura; fotografió la arquitectura vernácula y la moderna, y estrechó lazos con destacados profesionales mexicanos, entre ellos Luis Barragán y José Villagrán García.

²⁸ Esther Born, *The New Architecture in Mexico*, Nueva York, Architectural Record, William Morrow & Company, 1937.

²⁹ Born, *The New Architecture*, *op. cit.*, sin pág.

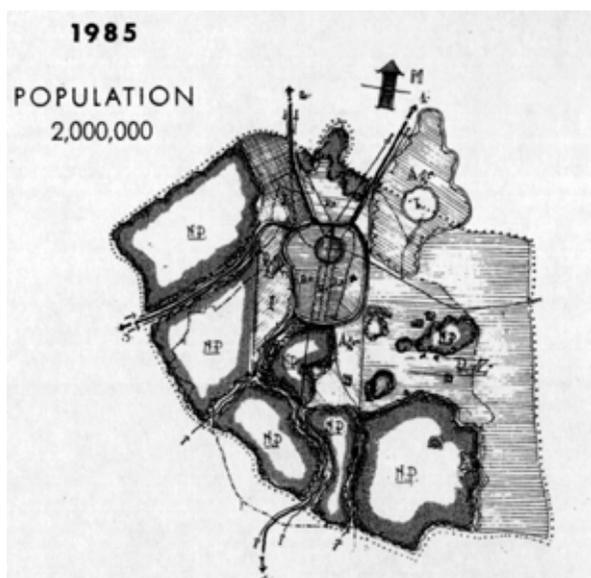


Figura VII.4. *Regional and Zoning Plan of the Federal District (Southern half of the Watershed of the Valley of Mexico)*, ca. 1937. En *The New Architecture in Mexico*.

dades ciudadanas, como “zonas reservadas” para que se urbanizaran de acuerdo con las necesidades futuras.

Las láminas que ilustran el texto muestran el crecimiento en varios momentos de la historia de la ciudad, indicando en cada uno el número de habitantes: 1325 (500), 1550 (40,000), 1670-1700 (300,000), 1900 (800,000), 1935 (1'200,000), 1985 (2'000,000). En el diseño del *Regional and Zoning Plan of the Federal District (Southern half of the Watershed of the Valley of Mexico)*, (Figura VII.4) Contreras representó la zonificación planteada en el texto, considerando la zona habitacional, los terrenos para la agricultura (pequeñas unidades de trabajadores agrícolas), la industria pesada y la ligera; los centros de población tradicional, que deberán preservarse por medio de un camino rodeado de árboles, una meseta artificial en el centro del Lago de Texcoco; los parques nacionales y las zonas reservadas. En esta ocasión, el urbanista no estaba buscando darle forma a la ciudad sino organizar sus partes por medio de amplias áreas especializadas. Lo novedoso de la propuesta era circunscribir los poblados tradicionales con un arbolado e incorporar enormes espacios para parques nacionales y áreas reservadas para futuras necesidades de expansión.

Contreras desarrolla allí el que llamamos tercer bulevar de circunvalación (hoy Circuito Bicente-

nario), en donde se ubican tres tipos de zonas residenciales, marcadas en el dibujo de esta manera: R1, apartamentos, negocios y teatros; R2, casas independientes para la clase media y para trabajadores de la industria ligera; y R3, vivienda para los trabajadores de la industria. En la periferia de los bulevares de circunvalación, se ubican las zonas industriales que son de dos tipos: la industria pesada, al noroeste (I) y la industria ligera (II), al oeste de la vía ferrocarril de Cuernavaca, que debe convertirse en una amplia avenida. La zona agrícola característica está al noreste que, entre el lago de Texcoco y el de Xochimilco, se ha dividido en pequeñas unidades agrícolas —chinampas—, además de haber grandes parques y bosques; al sur, Iztacalco, Iztapalapa y Xochimilco, que deben “protegerse inmediatamente de la destrucción total (emisiones de gasolina, carteles y demasiado “turismo”)”. Por último, grandes superficies localizadas al oriente, como Amecameca, deberán reservarse para cualquier extensión adicional, debido a la importancia de las carreteras de Puebla, el Parque Nacional de los volcanes y la carretera Panamericana.

Respecto al transporte sugiere, de nueva cuenta, la adopción del plan de reorganización del sistema ferrocarrilero que, como se ha expresado, debe incluir la simplificación y la reducción del número y ser resuelto como parte de un sistema coordinado de transporte. Por último, se considera que el lecho del río del Consulado y el de la Piedad se usen como viaductos abiertos de tránsito rápido de circunvalación alrededor de la ciudad; respecto a la primera ya había avances; la segunda será hasta diez años después que se iniciarán las obras.

El segundo plano, incluido en *Plan Development of Mexico City*, (Figura VII.5) abarca la superficie comprendida en el que llamamos tercer bulevar de circunvalación, cuyos límites son al sur, río Churubusco; al oriente, flanquea el Puerto Aéreo; al occidente, incluye Tacuba y Chapultepec; y al norte, el río del Consulado. El arquitecto traza su propuesta sobre el *Plano de la ciudad de México y las municipalidades de Azcapotzalco, Tacuba, Guadalupe Hidalgo, Tacubaya, Mixcoac, San Ángel, Coyoacán y General Anaya* de 1927, que incluye el logotipo de la Universidad Nacional. El pie de foto informa: “La ciudad de México mostrando la zona de negocios marcada en rojo, lo mismo las arterias principales del tráfico y



Figura vii.5. Sistema circulatorio propuesto en *The New Architecture in Mexico*.

bulevares de circunvalación en azul, también las zonas para uso específico, industria, parques, recreación y vivienda.³⁰

En este diseño, el urbanista continúa con los trazos básicos de su modelo vial: la traza antigua; el bulevar de circunvalación interior; el exterior que cobra menos importancia y su límite oriental será el Canal del Desagüe; el tercer bulevar antes descrito (segmentos del circuito Bicentenario y del Periférico); y las prolongadas avenidas rectas que cruzan la ciudad, en particular de norte-sur, con las que se hace más evidente un ajedrezado en escala mayor.

Las dos propuestas de Contreras representadas en el libro *The New Architecture in Mexico* de Esther Born conservan las constantes del pensamiento urbanístico de Contreras, al reorganizar e integrar el territorio por medio de la zonificación y vialidades, agregando, esta vez, terrenos agrícolas, parques, bosques y reservas forestales, y una fórmula novedosa, las “zonas reservadas”, formadas por enormes superficies periféricas para expansiones futuras.

LA IFHP EN LA CIUDAD DE MÉXICO

En el congreso de la *International Federation For Housing and Planning* (IFHP) de 1925, Carlos Contreras propuso que uno de ellos se realizara en nuestro país.³¹ Trece años más tarde logró que el XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación se celebrara en la ciudad de México. Con sede en el Palacio de Bellas Artes, entre el 13 y 20 de agosto de 1938, especialistas mexicanos y extranjeros trataron los temas: la planificación subterránea, los problemas de la habitación en los países tropicales y subtropicales y la planificación, recreación y uso del tiempo libre y como temas secundarios, la enseñanza de la planificación y la planificación nacional.³²

³⁰ *Idem.*

³¹ En el informe final del congreso, Carlos Contreras indica que la idea surgió en 1925, cuando se celebró el congreso de Nueva York.

³² *Informe Final del XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación*, s. p. i., ca. 1939. Además de este informe el AGN cuenta con abundante material sobre el congreso de México.

Los congresos de la IFHP se celebraban periódicamente en las grandes capitales, como París (1914, 1922, 1928 y 1937), Londres (1913, 1915, 1920, 1922 y 1935), Bruselas (1919), Gotemburgo (1923), Amsterdam (1924), Nueva York (1925) y Viena (1926), Roma (1929), Berlín (1931). En 1938, por primera vez, se verificó uno en un país de habla hispana. De acuerdo con el investigador Michel Geertse, los archivos de los congresos celebrados antes de la Segunda Guerra se perdieron.³³ En cambio del congreso realizado en nuestro país, se cuenta con valiosa información para su estudio, proveniente de varias fuentes: las resguardadas por el Archivo de la Nación y por la *Avery Library*, las noticias publicadas por la prensa capitalina durante la celebración de la reunión y el *Informe final del XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación*.

En esta publicación se notificaba que no asistieron todas las delegaciones extranjeras previstas; sin embargo, participaron numerosos países, tales como Francia, Cuba, Checoslovaquia, Alemania, Palestina, Polonia, Sudáfrica, Estados Unidos, Java, Congo Belga, Inglaterra y Colombia. La delegación mexicana fue la más numerosa y tuvo representantes del Departamento del Distrito Federal, la SCOP, la Dirección General de Pensiones, el Instituto de Investigaciones Estéticas, la Fundación Mexicana de Planificación, el Departamento de Monumentos Coloniales, la Escuela Nacional de Arquitectura, el Banco de México y la Secretaría de Agricultura y Fomento, entre otros.³⁴ En las salas del Palacio de Bellas Artes se montó una magna exposición que reunía planos y fotografías de obras de planificación de los países participantes.³⁵ De nuestro país hubo un importante despliegue de

³³ Aseveración hecha por Michel Geertse, especialista en el tema de la historia de la *International Federation for Housing and Planning*. Comunicación por correo electrónico con M. Geertse del 13 de diciembre de 2005. Ver: Jamie K. Abbott, *Reflections on recent Centennial Congress of the International Federation of Housing and Planning (IFHP)*, Copenhagen, IFHP, 2013.

³⁴ El listado de los delegados que asistieron al XVIº Congreso de Planificación y de la Habitación nos da un número cercano a los 600.

³⁵ Destacadas personalidades asistieron al congreso, entre ellos Hannes Meyer quien regresará años más tarde a nuestro país para crear, con el arquitecto Enrique Yáñez, la carrera de urbanista en el Instituto Politécnico Nacional. Sobre Meyer, ver: Patricia Rivadeneyra, *Hannes Meyer*, México, UNAM-Facultad de Arquitectura, 2004 (Col. Talleres).

trabajos. Hay noticias de que todas las ponencias del Congreso fueron enviadas a Bruselas en los idiomas oficiales, inglés, francés y alemán, para que las tradujeran y pudiesen publicarse en México, lo cual, al parecer, no se realizó.³⁶



Figura VII.6. Invitación al XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación. ACC.

El comité organizador seleccionó una serie de estudios para publicarlos como contribuciones al congreso, entre ellos, *La planificación de la ciudad de México 1918-1938* de Carlos Contreras; *Memorias sobre las obras de ampliación de las calles de San Juan de Letrán* de Carlos Contreras; *Uso del tiempo libre*; *Glosario Internacional de términos técnicos de planificación y de la habitación en cinco idiomas: inglés, francés,*

alemán, italiano y español; *Planos de la ciudad de México. Siglos XVI y XVII* de Manuel Toussaint, Federico Gómez de Orozco y Justino Fernández; *Reflexiones sobre la distribución urbana colonial de la ciudad de México* de Edmundo O’Gorman; *La habitación rural* de Alfonso Fabila; *Proyecto de ciudad obrera* de la Unión de Arquitectos Socialistas; *La cuestión del tránsito en una ciudad que carece de subsuelo adecuado para las vías subterráneas o elevadas* de Adolfo Zamora y *La habitación agrupada o aislada* de Adolfo Zamora.

Las obras de Contreras constituyen una aportación a los estudios urbanísticos de la ciudad de México, en particular *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*, que concentra las etapas del desarrollo de su pensamiento, relacionado con la traza y otros elementos urbanos.

LA PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO 1918-1938

LA EDICIÓN

En los estudios reunidos en *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*, Contreras desarrolla la circulación, la zonificación y, en menor medida, áreas verdes.³⁷ En los preliminares reseña las condiciones bajo las cuales preparó cada estudio y distingue dos periodos; las del primero, realizadas en la ciudad de Nueva York entre 1918 y 1925, las cuales no están incluidas en la edición; en cambio, comprende las del segundo, ya preparadas en México, y divididas en tres momentos: 1925-1927, 1928-1932 y 1933-1938.³⁸ Debemos llamar la atención en que el urbanista tampoco incluyó otros estudios aquí revisados, tales como *Plano Regional del Distrito Federal. Estudio preliminar 1927* (Figura III.13), *Sistema arterial 1930* (Figura v.1) y los de 1937. (Figuras VII.4 y VII.5)

La forma de abordar la planificación para la ciudad de México y el Distrito Federal la hace por medio

³⁶ *Informe final del XVIº Congreso, op. cit.*, p. 8. Localizamos las traducciones de algunos trabajos, al inglés, alemán y francés en la *Avery Library*.

³⁷ Carlos Contreras, *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*, México, XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, Fundación Mexicana de Planificación, 1938.

³⁸ Contreras no consigna aquí las propuestas de 1937.

de la reproducción de seis planos en diferentes escalas, y con su respectiva explicación. El primero corresponde al estudio de 1927, publicado en *Planificación*; el segundo, el *Estudio Preliminar 1932*, incluido en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*; y los de 1938, dados a conocer, precisamente, en la publicación que nos ocupa.

Los planos fueron dibujados por el historiador Justino Fernández, cuya colaboración de nuevo reconoce Contreras: “quiero manifestar con toda precisión que Justino Fernández, desde mi regreso a México en 1925, hasta la fecha, ha sido un colaborador eficiente y comprensivo, que ha podido desarrollar ya una técnica personal muy suya en materia de dibujo de planificación y que, sin él, me hubiera sido imposible realizar esta enorme tarea de esfuerzo personal incalculable.”³⁹ Otros colaboradores registrados en los documentos son Raúl Cacho, Salvador Espinosa, José A. Gómez Rubio, Balbino Hernández y Leonardo Noriega.⁴⁰

COMENTARIOS

En *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*, los comentarios de Contreras son muy escuetos, con tal de realzar los nuevos planteamientos, a su vez, éstos no son tratados con el mismo detalle. Al estar trazados en diferentes escalas (1:50,000, 1:20,000, 1:10,000, 1:5,000 y 1:2,000), en cada plano tiene la oportunidad de desarrollar propuestas específicas. Al respecto, informa: “En relación con esta última fase he creído conveniente reunir en una serie de planos de conjunto y de detalle, la labor que he desarrollado en los últimos veinte años.” No dudamos que Contreras haya dedicado dos décadas a la planificación de la ciudad, como lo asevera; sin embargo, el primer plano de ciudad conocido es el de 1927.

De los planos anteriores, sobre el *Estudio preliminar 1927*, (Figura III.15) Contreras se refiere a los bulevares de circunvalación, interior y exterior; a la prolongación, en dirección poniente-oriente, de la calzada de la Exposición hacia Balbuena y hasta el camino de Puebla, con una desviación al Zócalo; y la

apertura de 20 de Noviembre. Del *Estudio Preliminar 1932*, (Figura v.4) pondera su carácter regional; insiste en la creación de dos bulevares de circunvalación; plantea la formación de una serie de vías-parque y la creación de numerosos parques, a lo largo de la calzada Insurgentes y en la colonia del Valle, lo mismo en terrenos de la Penitenciaría, en la Estación de Buenavista y en “La Vaquita”; proyecta una ampliación considerable del Parque de Balbuena; y propone el realce de los seis ejes norte-sur más importantes de la ciudad de México: río del Consulado-calzada de Chapultepec a San Ángel, avenida Insurgentes, Guerrero-Bucareli-calzada de La Piedad, Santa María la Redonda-San Juan de Letrán-Niño Perdido, Guadalupe-Misterios-20 de Noviembre-San Antonio Abad-Tlalpan e Imprenta-Balbuena. De acuerdo con el arquitecto, una de las partes más importantes del estudio es haber planteado la solución de conjunto del problema ferrocarrilero de la ciudad México.

Sobre el proyecto de caminos de 1938 (Figura VII.7) no hay información. En un esquema, que aparece en la esquina superior derecha del plano *Ciudad de México y sus alrededores. Estudio de Planificación. Escala 1:20,000*, están trazadas las carreteras que desembocan en el Distrito Federal: la entrada de Laredo, la de Veracruz, la de Puebla, la de Acapulco, la de Toluca y la que va al centro de la República (Querétaro).

Acerca del plano *Ciudad de México y sus alrededores. Estudio de Planificación. Escala 1:20,000*, (Figura VII.8) Contreras registra: la zona tradicional y monumental de la ciudad de México, circunscrita al bulevar de circunvalación interior, y en su propio núcleo, la traza indígena; el bulevar de circunvalación exterior convertido en anillo vía-parque; al norte, en el eje de San Juan de Letrán, el sistema ferrocarrilero.

En el estudio *Planificación de la Ciudad de México 1938. Estudio de Trazo. Escala 1:10,000* (Figura VII.9) confirma el trazo de los dos bulevares de circunvalación; realza la circulación norte-sur y oriente-poniente; ubica las estaciones de pasajeros, camiones y carga, la zona industrial y de habitaciones obreras; e incluye el proyecto desarrollado por la Unión de Arquitectos Socialistas.⁴¹

³⁹ Contreras, *La planificación*, op. cit., sin pág.

⁴⁰ En la publicación informa que colaboraron los arquitectos Salvador Espinosa M. y José A. Gómez Rubio.

⁴¹ Ver: *Proyecto de la Ciudad Obrera en México*, D. F. *Doctrina Socialista de la Arquitectura*, México, XVIº Congreso Internacio-

Acerca de *Planificación de la Ciudad de México 1938. Estudio de Trazo. Escala 1:5,000* (Figura VII.10), el urbanista argumenta:

...ya damos un paso más claro y preciso en determinados proyectos. Señalo y acentúo la importancia tan grande que doy a la conservación, tanto de la traza original de la ciudad, como al núcleo urbano que considero zona monumental y tradicional de respeto y la que le doy a la creación de vías-parque y de zonas verdes de arboledas, de jardines y parques, de plazas amplias y a la acentuación del sistema arterial de norte a sur, de oriente a poniente y al de circunvalaciones, así como a la limpieza que hago de las construcciones adosadas a los monumentos coloniales de interés, creando alrededor de éstos, espacios abiertos y jardines, y no tocando por lo pronto el resto de las construcciones en cada uno de los sectores rectangulares que se encuentran dentro del núcleo citado.⁴²

Del último trazo, *Planificación de la Ciudad de México. Estudio de Trazo 1938. Escala 1:2,000*, (Figura VII.11) Contreras insiste en el realce de las avenidas que acotarán la traza: San Juan de Letrán, al poniente; Apartado, al norte; Jesús María, al oriente; y San Miguel, al sur.⁴³ En el texto enumera más de cien proyectos específicos, que buscan abrir, ampliar y prolongar calles, callejones y cegar canales, con la finalidad de obtener circulaciones directas y eficaces, en su interior y articularse con la periferia; dotar de plazas, parques, vías-parque; arreglar monumentos; y dar perspectiva a la arquitectura colonial. En números, las modificaciones sugeridas son: zona norte (7), avenidas oriente-poniente (11), avenidas norte-sur (10); diagonales (2), plazas (7), parques (5), vías-parque (4), arreglos de conjunto de monumentos (35), mercados (9), ampliaciones y arreglos de conjunto (4), otros núcleos arreglos de conjunto, zona industrial y cruceros (11).

En términos generales, los estudios de 1938 se apoyan en estas ideas:

1. Debe conservarse y respetarse la traza original de la ciudad de México, limitándola con un marco de cuatro amplias avenidas.
2. Deben crearse circunvalaciones amplias.
3. Deben crearse todas las vías-parque propuestas, que le darán una personalidad vigorosa a la ciudad de México.
4. Dentro del primer bulevar de circunvalación debe de conservarse el trazo cuadrículado dominante y acentuar las avenidas principales norte-sur y oriente-poniente, ampliándolas gradualmente pero con generosidad técnica.
5. Pocas deben ser las *nuevas avenidas* que se abran: pero éstas deberán ser amplias.
6. En los sectores formados por las arterias principales es indispensable hacer resaltar los edificios y monumentos históricos y arquitectónicos importantes, librándolos de todas las construcciones adosadas a ellos y crear en su alrededor jardines y plazas que les den perspectiva.
7. Es necesario crear suficientes plazas de estacionamiento y jardines siempre que se presente una oportunidad de hacerlo.
8. En la solución del problema de la habitación urbana es conveniente buscar la solución lenta, gradual y progresiva adecuada a nuestro medio y forma de vivir, materiales de construcción y capacidad económica.
9. Es preciso demostrar que es conveniente la *descentralización* y que en vez de rascacielos y soluciones a la "Le Corbusier", quizás nos convenga más arrasar las manzanas de construcciones miserables e indeseables, reconstruyendo en ellas núcleos de habitaciones de 1, 2 y 3 pisos con amplios jardines y espacios abiertos y con fácil acceso y cerca del centro de la ciudad para que los empleados y trabajadores que forman un grupo numeroso puedan ir a comer a sus casas a pie en vez de hacer ese penoso recorrido en tranvía o camión, congestionando con duraciones variables de 20 a 60 minutos.
10. Estudiar y resolver el problema del tráfico como problema de coordinación de todos los sistemas de transporte.
11. Organizar un Instituto de Planificación y de la Habitación con elementos económicos suficientes para abordar el estudio serio, técnico y organizado

nal de Planificación y de la Habitación, Fundación Mexicana de Planificación 1938.

⁴² Contreras, *La planificación, op. cit.*, p. 21.

⁴³ *Ibidem*, p. 25.

de todos estos problemas bajo un programa con bases sólidas técnicas y económicas.⁴⁴

Por último, Contreras sugiere que esta labor debe ser encomendada a elementos capacitados.

OTRA LECTURA

Hemos reseñado las anotaciones que Contreras hizo en cada uno de los planos, incluidos en *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*, destacando ciertos aspectos de su modelo de ciudad, en cada caso. Como anteriormente lo hemos hecho, ahora revisamos los documentos gráficos tratando de explicitar, de manera general, lo formulado, confrontarlos con levantamientos contemporáneos y con otros estudios del mismo urbanista, lo que permitirá hallar cambios o actualizaciones del modelo, asumiendo con ello una de sus premisas, que dice que un plano de ciudad debe ser flexible y cambiar de acuerdo con las necesidades y problemáticas del espacio urbano.

Escala 1:50,000

De mayor a menor escala empezamos con el recuadro que se halla en la parte superior derecha de la propuesta *Ciudad de México y sus alrededores. Estudio de Planificación. Escala 1:20,000* (Figura VII.7), en donde están marcadas las carreteras nacionales: la única norte-sur es la de Acapulco-Laredo, que arranca, en el sur, en el kilómetro 25 del Camino Nacional a Acapulco y, a partir del kilómetro 18 (Tepepan) cruza la ciudad, en dos recorridos. El primero, al occidente, atraviesa el Pedregal, entre las faldas del cerro Zacatepec y la Pirámide de Cuicuilco, cruza el río Magdalena y San Ángel; se va por todo Insurgentes y llega a Paseo de la Reforma a la altura de la glorieta de Cuauhtémoc; se convierte en límite occidental del bulevar de circunvalación interior, pasa a las orillas de las estaciones de pasajeros proyectadas, atraviesa el de circunvalación exterior (río del Consulado), se incorpora al camino México-Laredo, cruza el acueducto de Guadalupe, pasa entre los cerros de Santa

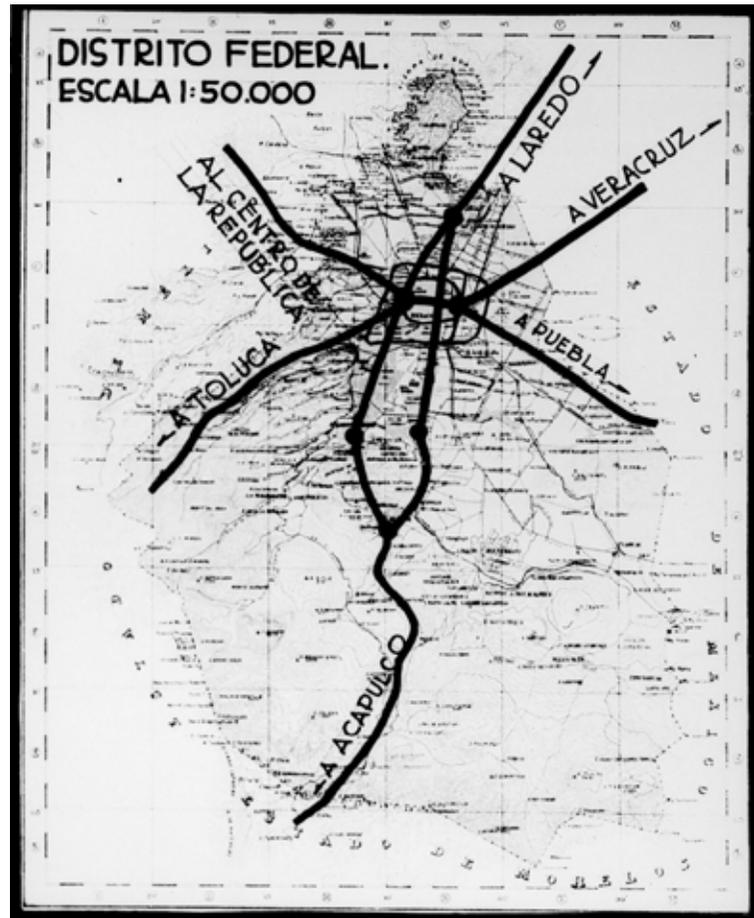


Figura VII.7. Diagrama a escala 1:50,000 incluido en el plano *Ciudad de México y sus alrededores. Estudio de Planificación. Escala 1:20,000*. En *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*.

Isabel y Guerrero y continúa hacia el norte. Este estudio da respuesta a una preocupación constante en su pensamiento, la articulación de las entradas y salidas carreteras en la ciudad.

El segundo recorrido, como se dijo, parte también del sur, desde el kilómetro 18 del camino México-Acapulco, corre por todo Tlalpan, cruza los bulevares de circunvalación, llega a Chimalpopoca, atraviesa la traza antigua entre Catedral y Palacio Nacional, pasa al oriente de la Estación Central de Pasajeros, corre por la calzada de Guadalupe, flanquea el cerro del Tepeyac y después de cruzar el acueducto de Guadalupe se une a la ruta occidental, Insurgentes-México Laredo.

Las cuatro entradas restantes se proyectan en dirección oriente-poniente y se conectan en el bulevar

⁴⁴ *Ibidem*, p. 29.

de circunvalación interior; la de Veracruz arranca a la altura de San Lázaro y sigue por el canal del mismo nombre hacia el noreste; la de Puebla, sale rumbo al sureste, también por San Lázaro, sigue la calzada de Puebla para abandonar la ciudad; las otras dos corren hacia el occidente; al noroeste sale la que va al centro de la República (Querétaro), por toda la calzada México-Tacuba, llega a Naucalpan y sigue hacia el norte; la de Toluca propone dos recorridos; el del sur va por avenida Chapultepec pasa por la parte sur del bosque (avenida Constituyentes) y toma el camino a Toluca; el otro recorrido nace a la altura del Paseo de la Reforma, cruza el bulevar de circunvalación exterior hacia el norte, y se va por Madereros hasta entroncar con el camino a Toluca. Todas las carreteras confluyen en el gran eje norte-sur, Acapulco-Nuevo Laredo.

Si observamos el *Plano de la ciudad de México y sus alrededores, formado con los datos más recientes por la SCOP. 1928* (Figura III.16) y el *Diagrama de los caminos y calzadas del Distrito Federal 1930* (Figura v.2) notamos que lo que Contreras propone es construir los tramos faltantes para articularlos y prolongarlos. En varios textos, expresó su disposición por preservar el trazo de las calzadas prehispánicas, semejantes al *cardo* y *decumano* romanos, y lo que advertimos en ese sistema carretero es que se sigue dicha idea, conservando los trazos norte-sur y oriente-poniente.

Escala 1:20,000

• Zonificación

En el plano *Ciudad de México y sus alrededores. Estudio de Planificación 1938. Escala 1:20,000* (Figura VII.8), Contreras desarrolla dos aspectos, la zonificación y la vialidad. Si lo comparamos el *Plano Regional del Distrito Federal. Estudio Preliminar 1927* (Figura III.13), ambos contienen aproximadamente el mismo terreno y consideran la periferia. El interés del proyecto de 1927 se centra en el trazo de enormes reservas forestales alrededor del Distrito Federal, dejando la zona urbanizada en el centro como una isla. El *Regional and Zoning Plan of the Federal District, ca. 1937* (Figura VII.4) se concentra, asimismo, en el desarrollo de áreas agrícolas, reservas y parques nacionales, pero ahora en el de 1938 se proyectan amplias superficies, que cumplen con varios usos; por ejemplo, zonas

agrícolas: una, al noroeste, teniendo como límite, al oriente, Insurgentes, entre el camino Azcapotzalco-Guadalupe al sur, a partir de Azcapotzalco, sin llegar a Tlalnepantla. Una más, también, en el oriente está limitada en su parte poniente por el gran Canal del Desagüe. La última, al sureste, está ceñida en su parte poniente por el bulevar de circunvalación exterior (río de La Piedad hasta el camino a Puebla), el Gran Canal del Desagüe y el río Churubusco.⁴⁵ Las industrias se ubican al norte.

Otro tipo de superficies periféricas serán las que llama extensiones de la ciudad: la norte, localizada entre Azcapotzalco, Tacuba e Insurgentes; una, al poniente, arranca de Tacuba, al norte, comprende el área de los panteones en las inmediaciones del fraccionamiento Lomas de Chapultepec y está limitada al sur por el Ferrocarril de Cuernavaca; otra más, al sur, tiene un uso residencial y se ubica entre río de la Piedad, Tlalpan, río Churubusco e Insurgentes, misma que ya había incluido en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*.⁴⁶

Finalmente, en los estudios regionales de 1927, 1937 y 1938 existe una preocupación por las futuras expansiones de la ciudad, por lo que se reservan grandes superficies, otorgándoles varios usos: forestales, agrícolas, parques nacionales y extensiones urbanas.

• Circulación regional

En *Ciudad de México y sus alrededores. Estudio de Planificación 1938. Escala 1:20,000* (Figura VII.8) se proyecta, a la par, el sistema circulatorio. Él contiene: en la zona norte, la Sierra de Guadalupe y Tlalnepantla; al oriente, el Lago de Texcoco (¿Texcoco? ¿Chalco?), Iztapalapa y Tláhuac; al sur, San Ángel, Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco; y al occidente, Mixcoac, Magdalena Contreras, Santa Lucía, Santa Fe, Cuajimalpa, Huixquilucan, Azcapotzalco y Naucalpan. Ese trazo se diseña sobre el *Plano de la ciudad de México y sus alrededores, formado con los datos más recientes por la SCOP 1928*. (Figura III.16), por lo que podemos apreciar cómo se utilizan vías de ferrocarril, ríos y canales, calles, asimismo, las calzadas y caminos definidos en

⁴⁵ En las notas explicativas, Contreras sólo considera dos zonas agrícolas.

⁴⁶ En el *Estudio Preliminar 1932*, la zona habitacional propuesta estaba entre río de la Piedad, Tlalpan, río Churubusco e Insurgentes.

varios momentos: los tradicionales, los realizados por la SCOP, entre 1919 y 1928,⁴⁷ y los emprendidos a mediados de los años veinte, por el Ayuntamiento. De esa manera, Contreras se integró a esa “fiebre” constructiva previa, para crear un sistema racional y pragmático.

Un antecedente inmediato de ese estudio se encuentra en el *Sistema Arterial 1930*, (Figura v.1) en el que hay una gran libertad en el trazo de avenidas, que interconectan todo el Distrito Federal y, al norte, se vinculan con el estado de México. Sin embargo, ahora, ya hay una más clara definición de un esquema orgánico, hecho por medio de formas urbanas tradicionales y por otras ideadas por el urbanista, que aquí hemos llamado trazos básicos.

Si bien es cierto que hay una continuación de la cuadrícula, ésta difiere de la propuesta en *Planificación de la Ciudad de México 1927* (Figura III.15), donde se continuaba el ajedrezado hasta el bulevar de circunvalación exterior, siguiendo la pauta original. Esta vez establece un emparrillado a una escala mayor, por medio de anchas y prolongadas calzadas y avenidas, en especial las norte-sur, que desarrollará en el plano de escala 1:10,000 (Figura VII.9).

Finalmente, en el trazo *Ciudad de México y sus alrededores. Estudio de Planificación 1938. Escala 1:20,000*, el arquitecto afianza los trazos básicos de sus planteamientos: ortogonal, circunvalaciones y ejes norte-sur y oriente-poniente y, en la periferia, semicírculos que se articulan con el bulevar de circunvalación exterior, formando vialidades periféricas. La forma lograda sugiere un *nautilus*, delineado por una envolvente que tiene “base” en el sur, a partir del kilómetro 18 del camino a Acapulco (Tepepan); de allí, sube por el oriente y por el poniente, ampliándose, desde la parte media superior, en una circunvalación interior rodeada, a su vez, por otra exterior. En la periferia, entre el bulevar de circunvalación exterior y la

envolvente exterior, se localizan las zonas agrícolas, las extensiones de la ciudad y la zona industrial y de habitación obrera. Si bien Contreras tiene bien definida esta franja, las extensiones urbanas y las agrícolas se usarán para futuros ensanches.

Por el lado oriental, esa circunvalación rodea El Pedregal y llega a Churubusco (General Anaya); a partir de aquí, se ensancha. El primer tramo va por río de Churubusco hacia el Camino a Puebla (calzada Ignacio Zaragoza), siguiendo el ahora llamado Circuito Bicentenario; sigue el cauce del río de Churubusco y se une al de la Piedad (ríos Unidos), pasa por detrás del antiguo Puerto Aéreo, atraviesa el camino a Chimalhuacán y luego el de Texcoco, por detrás del Peñón, para desembocar en río Consulado. De ahí, parte rumbo al norte, se dirige hacia el poniente (¿Río de Guadalupe? ¿Camino de Aragón?), atraviesa el Gran Canal del Desagüe, el Ferrocarril Hidalgo y la calzada de Guadalupe; ahora toma la carretera Guadalupe-Azcapotzalco; en el cruce de la carretera a Querétaro empieza a bajar, rodea la zona de panteones, el rancho de Sotelo, pasa al oriente del fraccionamiento *Chapultepec Heights*, en dirección sur, por lo que hoy es el Periférico, cruza el bosque de Chapultepec, llega a Tacubaya, se liga con el bulevar de circunvalación exterior (río de la Piedad), continúa hacia el sur por Revolución, llega a Mixcoac, a San Ángel, cruza El Pedregal y se vincula con el camino a Acapulco, su punto de arranque (Tepepan).

En la parte norte, se traza otra vialidad de igual importancia, también envolvente, que en dirección oriente-poniente que partiendo del mismo esquema se ensancha en el cruce del camino a Texcoco y río Unido (río de la Piedad y río Churubusco unidos), atraviesa el Gran Canal del Desagüe, pasa al norte de los cerros del Guerrero y de Santa Isabel, a la altura del camino México-Laredo y al sur del cerro del Chiquihuite; de aquí hay una bifurcación, una ruta marcha hacia Tlalnepantla y la otra toma la “desviación combinada de los ríos Remedios-Tlalnepantla y Consulado”, sigue por río de los Remedios (por Puente de Vigas), rodea la zona agrícola noroeste y se une con el anillo interior, más o menos, a la altura del acueducto del Río Hondo y Rancho de Sotelo.

Otras vialidades destacadas en el trazo *Ciudad de México y sus alrededores. Estudio de Planificación 1938. Escala 1:20,000* son el anillo que rodea El Pedregal,

⁴⁷ Por sólo citar algunas de las calzadas: Chapultepec a Tacuba (1919), Tacubaya a San Ángel (1919-1924), calzada exterior Bosque de Chapultepec (1919), Tacuba a Atzacapotzalco (1919), San Ángel a Contreras (1924); Talpan, tramo de la colonia Postal y Río de la Piedad (1924); camino Nacional de México a Puebla (1924); Guadalupe Hidalgo (1926); Mixcoac a Iztapalapa (1926). En la Dirección de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se revisaron los materiales —registros, fotografías y planos— de obras públicas en la ciudad, entre 2005 y 2010, en ciclos intermitentes. Agradezco aquí el apoyo del ingeniero Juan Manuel Saldívar Aldrete.

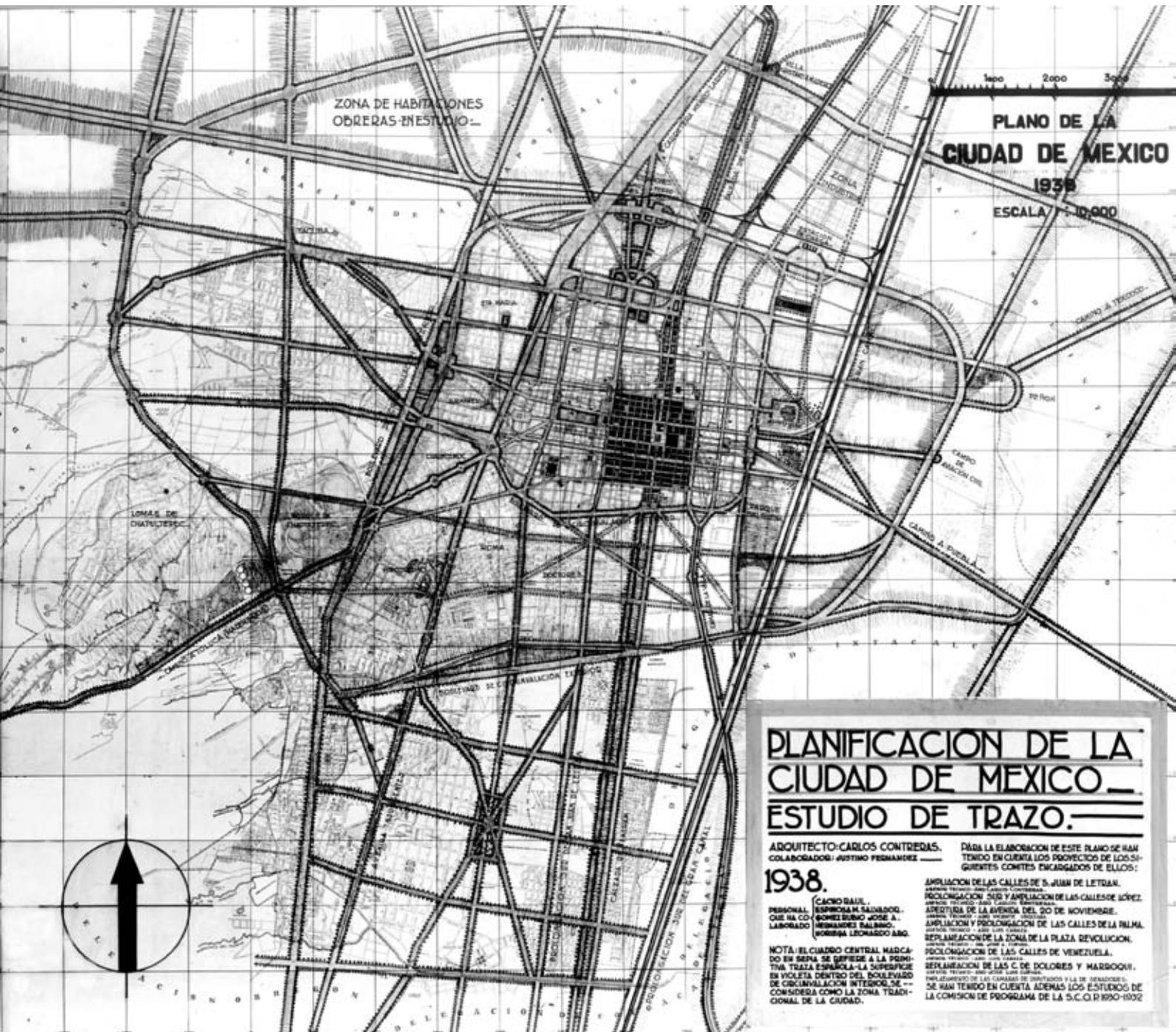


Figura VII.9. Carlos Contreras, *Planificación de la Ciudad de México 1938. Estudio de Trazo*. Escala 1:10,000. En *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*.

al suroeste; al sur, una diagonal que sale de Mixcoac, toma el curso del río Mixcoac, río Churubusco, sigue por la calzada Ermita, cruza Mexicalzingo, pasa entre el pueblo de Iztapalapa y el Cerro de la Estrella y continúa hacia el sur (camino de Iztapalapa a Santa María), rumbo a Tláhuac y Tulyehualco. Una avenida más, en orientación norte-sur, parte del bulevar de circunvalación interior, cruza el Canal Nacional y se dirige, una parte, a Xochimilco y la otra sigue rumbo al sur. Otro camino, desde San Ángel, va hacia el oriente por Arenal, pasa al sur de los Viveros de Coyoacán, sigue por avenida Hidalgo, cruza Tlalpan a la altura de Churubusco y se enlaza con el Gran Canal del Desagüe y con el bulevar de circunvalación interior. Finalmente, otra vía arranca, también, de San Ángel y desemboca en río Churubusco y Tlalpan.

La característica del sistema circulatorio anteriormente perfilado es que, rodeando la ciudad, toca todas las vialidades principales, articulándolas, y tiene el potencial de que cada tramo se une, en cualquier momento, a todo el sistema.

Al trazar Contreras sus propuestas sobre planos catastrales notamos claramente que se basó en los caminos existentes, que eran ampliados, prolongados y unidos en un proceso, podríamos llamarle, de remiendo. De esta manera va “cosiendo” esos caminos para lograr el sistema congruente. No hay más que comparar *el Diagrama de los caminos y calzadas del Distrito Federal 1930, hecho por la Comisión Nacional de Caminos* de la SCOP (Figura v.2) para darnos cuenta del complejo trabajo de articulación.

Escala 1:10,000

A diferencia del diseño de la propuesta en la escala 1:20,000, *Planificación de la Ciudad de México 1938. Estudio de Trazo. Escala 1:10,000* (Figura VII.9) comprende menos superficie, desarrollando particularmente el norte del Distrito Federal y parte del estado de México. Este planteamiento es una nueva versión del *Estudio Preliminar 1932*. (Figura v.4) Ambos se ocupan de la misma superficie, centran su interés en el sistema vial, acentúan la cuadrícula, incluyen los dos amplísimos bulevares de circunvalación, a manera de vías-parque, varios ejes norte-sur y oriente-poniente y una envolvente exterior, pero difieren en que, en el de 1932, la circulación periférica —las envolventes—

está incluida aunque apenas si está delineada, mientras que en el de 1938 adquiere gran importancia, incluso su trazo y anchura son semejantes a los de los bulevares de circunvalación (100 m).

En el estudio en la escala 1:10,000 destaca la cuadrícula mayor, a la que nos hemos referido, que empezó a cobrar importancia en estudio de 1937, siendo las avenidas norte-sur las prominentes, ya que su amplitud es semejante a los bulevares de circunvalación y las envolventes. Esas vías son: de río del Consulado va por todo el bulevar de circunvalación exterior y sigue hasta San Ángel; avenida Insurgentes; Guerrero, Bucareli, calzada de La Piedad y va más allá de río Churubusco; Santa María la Redonda, San Juan de Letrán y Niño Perdido va más allá de río Churubusco; Guadalupe-Misterios-20 de Noviembre-San Antonio Abad-Tlalpan; Gran Canal del Desagüe.

Escalas 1:5,000 y 1:2,000

Del documento *Planificación de la Ciudad de México 1938. Estudio de Trazo. Escala 1:5,000* (Figura VII.10) no hay mucho que comentar, que aunque se concentra en la parte poniente, ésta será desarrollada en la siguiente escala, es decir, en *Planificación de la Ciudad de México. Estudio de Trazo 1938. Escala 1:2,000* (Figura VII.11). En las notas explicativas de este plano, como hemos dicho, es en donde Contreras despliega, por primera vez en un plano, cada una de las obras mencionadas repetidamente en sus escritos. El estudio encuadra la traza antigua, el bulevar de circunvalación interior y la parte occidental del exterior.

Los de 1938 son los últimos estudios de conjunto que Contreras realiza para el Distrito Federal y sus alrededores, que hacen un total de once: 1927, regional y centro; 1930, sistema arterial; 1932, regional; 1937 regional y Distrito Federal; y 1938, cinco diferentes escalas. Entre ellos no hay cambios importantes y sólo continúa y confirma la idea de implantar un sistema circulatorio racional y darle a la ciudad una forma “noble y lógica”.⁴⁸

⁴⁸ Carlos Contreras, “¿Comisión o Departamento de Planificación del Distrito Federal?”, en *Planificación*, t. 1, núm. 13, sep-nov. de 1928, p. 16.

PLANIFICACION DE LA CIUDAD DE MEXICO

ARQ: CARLOS CONTRERAS COLABORADOR: JUSTINO FERNANDEZ.

ESTUDIO DE TRAZO - 1938.

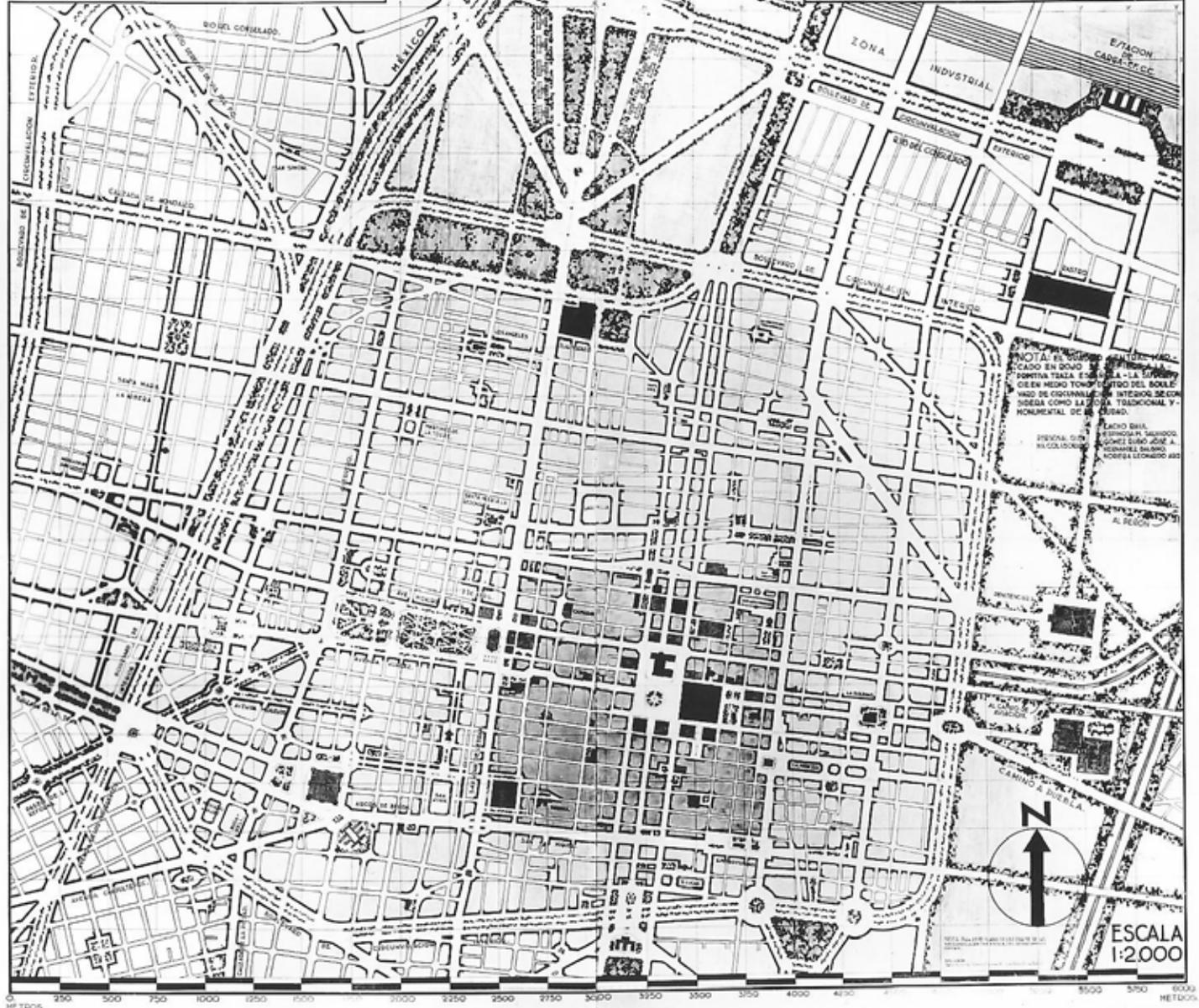


Figura vii.11. Carlos Contreras. *Planificación de la Ciudad de México. Estudio de Trazo 1938*. Escala 1:2,000. En *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*.

HACIA EL MEDIO SIGLO

❧ LOS INFORMES OFICIALES ❧

Durante los periodos presidenciales de Manuel Ávila Camacho (1940-1946) y Miguel Alemán (1946-1952) hubo un incremento en la producción de fuentes para el estudio de la capital. A los tradicionales informes oficiales, editados periódicamente por el Departamento del Distrito Federal (DDF), se agregó una gran variedad de libros y revistas, en los que la ciudad de México fue registrada, diagnosticada, narrada y representada. Nos interesa revisar algunas ediciones porque brindan un diagnóstico de la ciudad de México, en el que está presente el legado de Contreras, mediante proyectos que se están concretando en el terreno o críticas al funcionamiento de legislaciones y organismos que instauró y, sobre todo, visiones de una ciudad, que a diferencia del interés de varios actores sociales, en la década de los veinte, de “aprehender” la forma de la urbe en expansión, ahora se centran en confrontar la ciudad tradicional con la moderna.

Entre las ediciones revisadas destacan: las memorias que, en voz de los gobernantes, tratan de justificar el presupuesto invertido y exaltar la modernización de la ciudad. Otras obras son: *El Valle de México. Gesto y resonancia* de Gabriel García Maroto, *Nueva grandeza mexicana. Ensayo sobre la ciudad de México y sus alrededores en 1946* de Salvador Novo y *México en el tiempo*, editada por *Excélsior*, que exponen discursos que contrastan tradición y modernidad. En *Cities of Latin America. Housing and Planning to the South*,

el estadounidense Francis Violich estudia los logros de la planificación en el contexto americano. La última publicación examinada es la revista *Arquitectura y lo Demás*, que evalúa la aplicación de las estrategias y herramientas del urbanismo.

LAS MEMORIAS

A las primeras memorias del Ayuntamiento se les adjudicó el calificativo de “documentadas”, lo cual designaba su característica primordial ya que, además de informar sobre las obras realizadas, incluían estudios y proyectos técnicos y arquitectónicos, censos, leyes, actas, lo mismo todo tipo de planos y levantamientos.¹ En ellas también nos percatamos de cómo se van reorganizando y especializando las dependencias encargadas de las obras de la ciudad y del interés de los gobernantes o la administración en turno en invertir en ciertos rubros.

Con el paso del tiempo, los recursos comunes para la representación de las obras públicas mejoraron, debido a una mayor inversión, con lo que se modernizaron las ediciones, en cuanto a formato, tipo de papel y recursos gráficos, cambiando, en gran medida, la manera de expresar los contenidos urbanos. A ello se sumó, en el mandato de Ávila Camacho, la primera memoria sexenal, un libro espectacular y único, por el formato, los recursos gráficos y cartográficos y los contenidos.²

¹ De acuerdo con Federico Gómez de Orozco, “Las Memorias del Ayuntamiento empezaron a publicarse con pequeñas interrupciones desde 1820, y a su parecer, son un “conjunto de excepcional interés, de datos y noticias”. *Las publicaciones del extinto Ayuntamiento y del Departamento del Distrito Federal*, México, DDF, 1943 (Biblioteca de la II Feria del Libro y Exposición Nacional de Periodismo), pp. 9-10. En la *Memoria* de 1864, se expresa que el artículo 103 de la ley de febrero 12 de 1859 imponía el deber de: “presentar a la autoridad suprema y al público una reseña del estado de los ramos municipales, para que conozcan a la vez sus necesidades y sus exigencias, el grado de atraso o de adelantamiento en que se hallan y pueda aplicarse un correctivo a los males e impartirse la debida protección a los asuntos que la requieran.” *Memoria de los principales ramos de la policía urbana y de los fondos de la ciudad, presentada a la serenísima regencia del imperio por el prefecto municipal*, México, Imprenta J. M. Andrade y F. Escalante, 1864, p. 5.

² Con anterioridad se habían publicado informes o memorias acordes con los periodos presidenciales; primero, cuatrienales con Álvaro Obregón y luego las sexenales con Lázaro Cárdenas (*Seis años de actividad nacional*, México, Talleres gráficos de la nación, 1946).

INFORME SEXENAL

Nos interesa destacar las cualidades de esa edición, que puede compararse con el trabajo editorial desarrollado durante la primera regencia. Ahora, en un solo volumen de gran formato hubo un importante despliegue de información gráfica y documental. Además de dar cuenta de las labores realizadas durante el periodo presidencial de 1940-1946, ofreció un extraordinario despliegue de documentos para el estudio de la ciudad, siendo lo más notable, los registros gráficos incluidos para informar sobre el hecho urbano del pasado, del presente y del futuro (proyectos).³ En materia cartográfica, se publicaron planos clásicos de la ciudad, en color a toda la página, planos técnicos y levantamientos y, lo más notable, la fotografía aérea se utilizó como recurso cardinal para mostrar la ubicación de las obras, lo que se explicó así: “Para mayor claridad de lo realizado, a la presente memoria y en el capítulo VII, se acompaña una serie de perspectivas aéreas tomadas el 24 de octubre del presente año, que contribuirán a la mejor apreciación de lo que se ha logrado y el por qué de su realización.”⁴ Precisamente las fotografías aéreas fueron utilizadas, por primera vez, en el *Atlas* de 1930, donde se incluyeron como una novedad, funcionando sólo como ilustraciones. En cambio, en la sexenal, cada fotografía aérea informaba sobre las obras realizadas, las ubicaba en el terreno y registraba los hitos urbanos.

Otro recurso utilizado en el informe sexenal fue la narración de la historia de la ciudad, ilustrada con planos antiguos redibujados. Aunque gran parte de los informes oficiales introducían ese apartado, ahora, además de hacer una periodización del devenir de la ciudad, funcionaba para evaluar “los adelantos” de una urbe, “siempre en vías de modernización”; y la caracterizaba como la mejor de América (del sur) y una de las mejores del mundo. En esa publicación,

³ Durante el gobierno de Ávila Camacho se promulgó la *Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal* (diciembre de 1941), que tenía por objeto agrupar todas las dependencias del gobierno de la entidad, precisar las funciones de cada una y establecer entre ellas la debida coordinación. *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio 1940-1946*, s. p. i., cap. 1, p. 3. Debemos consignar que la numeración del paginado no es corrido, sino por capítulos; los preliminares y otros apartados no cuentan con ella.

⁴ *Ibidem*, cap. 1, p. 11.



Figura VIII.1. Perspectiva aérea tomada en la avenida del Ejército Nacional de este a oeste, antes de la intersección con la calzada Mariano Escobedo. A la izquierda puede verse el Rancho del Charro y parte de la colonia Chapultepec Morales y sobre la derecha una importante zona fabril donde, entre otras, se ve la Fábrica Techo Eterno Eureka, octubre 1946. En *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio 1940-1946*.



Figura VIII.2. Perspectiva aérea tomada desde la calzada Legaria, cerca de su intersección con la avenida Ejército Nacional. En *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio 1940-1946*.



Figura VIII.3. Perspectiva aérea toma de oriente a poniente, sobre la calzada Ejército Nacional, desde atrás del Hospital Militar y del edificio de la Defensa Nacional, octubre 1946. En *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio 1940-1946*.

que llevó como título *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio 1940-1946*, se desarrollaban los antecedentes geográficos e históricos, desde la fundación de Tenochtitlan, el trazo de la ciudad en 1521, la época virreinal, la independiente, los datos geográficos y climatológicos de la cuenca del Valle de México y los proyectos y trabajos para la reforestación de ese lugar.

En las memorias anuales de ese periodo (1940-1946) se introdujo la figura del cronista de la ciudad, siendo el precursor Artemio de Valle-Arizpe, quien empezó a divulgar textos, tales como “La fundación de la ciudad de México” y “Crónica colonial: barberos y barberías”.⁵ En el periodo de Casas Alemán se publicaron las crónicas de Luis González Obregón.

Finalmente, las magnas obras editoriales del DDF, hechas durante la primera mitad del siglo xx —el *Atlas general del Distrito Federal y Gobierno del Distrito Federal. Sexenio 1940-1946*— coincidieron en el formato, la abundancia de recursos gráficos, el propósito de brindar un panorama completo —incluyendo su pasado, con la idea de evidenciar los problemas ancestrales de la ciudad y de la cuenca de México—, los logros alcanzados y los obstáculos por enfrentar. Por último, los recursos visuales empleados tuvieron un lugar preponderante, lo que va a influir en las sucesivas ediciones.⁶

LA MODERNIZACIÓN CONTINÚA

Los informes oficiales que de manera genérica llamamos memorias dan fe de cada una de las obras para el Distrito Federal y en ellas es frecuente hallar en los discursos la idea de que tienden a su modernización, y como en periodos anteriores ésta se relaciona con las vías de comunicación.

La ciudad de México llegó a la década de 1940 convertida en el núcleo urbano más importante del país, por lo demás, lo hizo en medio de una situación difícil. Por un lado, la limitación en los medios de abastecimiento debido a la segunda Guerra, y

por el otro, el incesante crecimiento en superficie y en número de habitantes, lo cual trajo, como en periodos anteriores, problemáticas que debían ser resueltas inmediatamente, como la falta de servicios básicos y, ahora, el mal funcionamiento de las dependencias encargadas de la planificación.⁷ Paradójicamente, en el sexenio de Ávila Camacho se aceleró el desarrollo y la modernización de la ciudad para, de acuerdo con el regente Javier Rojo Gómez (1940-1946),

...adaptarla a nuevas condiciones de tránsito, aporvisionamiento de aguas y servicio de saneamiento, el mejoramiento de sus condiciones de habitabilidad y acondicionamiento según las exigencias que impone una vida activa, comercial e industrial [...] El aumento de los espectáculos públicos, hoteles, restaurantes, teatros, exposiciones, congresos, etc. exige que cuantas medidas se tomen y las obras se realicen para resolver todos estos problemas, no sean caprichosas ni obedezcan por ningún motivo exclusivamente a los intereses privados [...] sino que se sujeten a una completa planificación científica, se desenvuelvan dentro de las técnicas más convenientes y modernas y se inspiren en un sentido de previsión sobre las condiciones de desarrollo que prevalecerán y modificarán la ciudad en un futuro de amplio alcance.⁸

Planificación “científica” y previsión eran ya nociones comunes en la solución de los problemas de la ciudad, ya que desde hacía más de una década existían leyes y organismos especializados; sin embargo, las primeras no eran aplicadas adecuadamente y los segundos funcionaban de manera deficiente, por ello se debe tomar con mucha reserva lo dicho en las memorias, en las que se filtra el discurso político.

Una acción modernizadora se centró en la administración del territorio, para lo cual, en diciembre de 1941, fue promulgada la *Ley de organización*

⁵ Ver: *Memoria del Departamento del Distrito Federal. Del 1º de septiembre de 1941 al 31 de agosto de 1942*, México, Talleres Gráficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1942.

⁶ En la primera memoria anual y en la sexenal alemanista son escasos los textos, ya que han sido desplazados por gráficas, resúmenes y fotografías.

⁷ En relación con el aumento de la población se explica que “no fue debido solamente al natural proceso de desarrollo por la diferencia favorable entre su natalidad y la mortalidad, sino que obedeció más intensamente a una fuerte corriente de inmigración, en pequeña proporción de extranjeros y en gran proporción de nacionales procedentes de diversos estados de la república”. *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio, op. cit.*, cap. I, p. 5.

⁸ *Idem.*

del Distrito Federal, cuyos objetivos “se centraron en devolverle al Distrito Federal su carácter de entidad política como parte integrante del territorio nacional; por ello se consideró necesario establecer con precisión las funciones y relaciones de los poderes, las normas para los servicios públicos, una división territorial político-administrativa acorde con su desarrollo y con sus propias necesidades, pero sobre todo, precisar las funciones y la competencia correspondientes al Departamento Central.”⁹ Esos ajustes se hicieron de manera inmediata.

Al levantarse el censo de 1940 y con objeto de que la capital de la República pudiera figurar entre las ciudades consideradas con una población mayor a un millón de habitantes, se amplió su perímetro, incorporando parte o la totalidad de algunas de las delegaciones. De acuerdo con Regina Hernández Franyuti: “En el aspecto territorial, se retomaron los límites establecidos en 1898; internamente se dividió en la ciudad de México y en doce delegaciones, al fusionarse la delegación General Anaya con la de Coyoacán [...] Además, de acuerdo con el discurso nacionalista posrevolucionario, las delegaciones Guadalupe Hidalgo y San Ángel modificaron su nombre por el de Villa Gustavo A. Madero y Villa Álvaro Obregón, respectivamente.”¹⁰

En las memorias de ambos sexenios, se expresaba una preocupación por las problemáticas derivadas del enorme crecimiento en la superficie y en el número de habitantes. Para darnos cuenta del aumento de la población del Distrito Federal basta decir que en 1930 tenía 1'229,576 habitantes, es decir, 323,313 más que en 1921; en 1940 ascendió a 1'757,530, representando un incremento, con respecto a 1930, de 527,954 habitantes, o sea, 44.44% más; en 1950 alcanzaba la cifra de 3'049,372, es decir, un 73.50% de aumento en solo diez años. Un diagnóstico indicaba que no era en la ciudad de México —zona central— donde ese fenómeno se agudizaba,

ya que el incremento de la población, entre los dos últimos censos, había sido de 54.2%, mientras que en algunas delegaciones se mantuvo sumamente alto: 392.8% en Gustavo A. Madero; 201.7% en Iztapalapa; 200.0% en Iztacalco; 198.0% en Azcapotzalco; 188.4% en Villa Obregón y 98.6% en Coyoacán; cifras que muestran la paulatina invasión de los espacios vacíos o con usos agrícolas entre el centro y la periferia.¹¹

Los rubros orientados a la modernización que definieron la política urbana del régimen de Ávila Camacho se dividían, principalmente, en cuatro bloques: los problemas añejos: el abastecimiento de agua, el desagüe, las obras contra inundaciones y la forestación; los derivados del crecimiento: la zonificación, la planificación y la pavimentación; los sociales: los mercados, las escuelas, los hospitales, la habitación y los campos deportivos; por último, aquellos que traerían “prestigio a la capital”, como el turismo, las ferias del libro, las bibliotecas públicas, los museos, las campañas de alfabetización y los espectáculos públicos. Sin embargo, el presupuesto se concentraba, como en años anteriores, en los llamados trabajos de planificación, orientados a la conservación del buen estado de los pavimentos de calles, avenidas, calzadas y caminos y “la apertura de nuevas avenidas o la ampliación de las actuales, descongestionar la zona central de la ciudad, facilitando el tránsito de vehículos y de personas, cosa que, por otra parte, no sería posible si no se contara, al mismo tiempo, con buenos pavimentos. La resolución de los problemas del tránsito y el aumento en el ritmo de las actividades ciudadinas, serán el resultado inmediato de estas obras.”¹² Aquí cabe esclarecer que todavía en el periodo de Rojo Gómez como regente continuaron concretándose las propuestas de Contreras, aunque de manera parcial, ya que no se había realizado la conexión de las partes del Distrito Federal de acuerdo con un plan de conjunto, como lo había establecido el urbanista. Por ello, se dice en un informe:

La zonificación de la ciudad de México era un desastre como resultado de que se había venido construyendo

⁹ “Presentación de la Ley Orgánica hecha por el oficial mayor de la Secretaría de Gobernación Adolfo Ruiz Cortines”, citada por Regina Hernández Franyuti, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención, 1824-1994*, México, Instituto Mora, 2008, p. 200.

¹⁰ *Ibidem*, p. 201. Las delegaciones, en ese momento, eran Azcapotzalco, Coyoacán, Cuajimalpa, Iztacalco, Iztapalapa, La Magdalena Contreras, Gustavo A. Madero, Milpa Alta, Tláhuac, Tlalpan, Villa Álvaro Obregón, Xochimilco.

¹¹ *Realizaciones del gobierno del Sr. presidente de la República Lic. Miguel Alemán 1946-1952*. DDF. s. p. i. y sin pág.

¹² *Idem*.

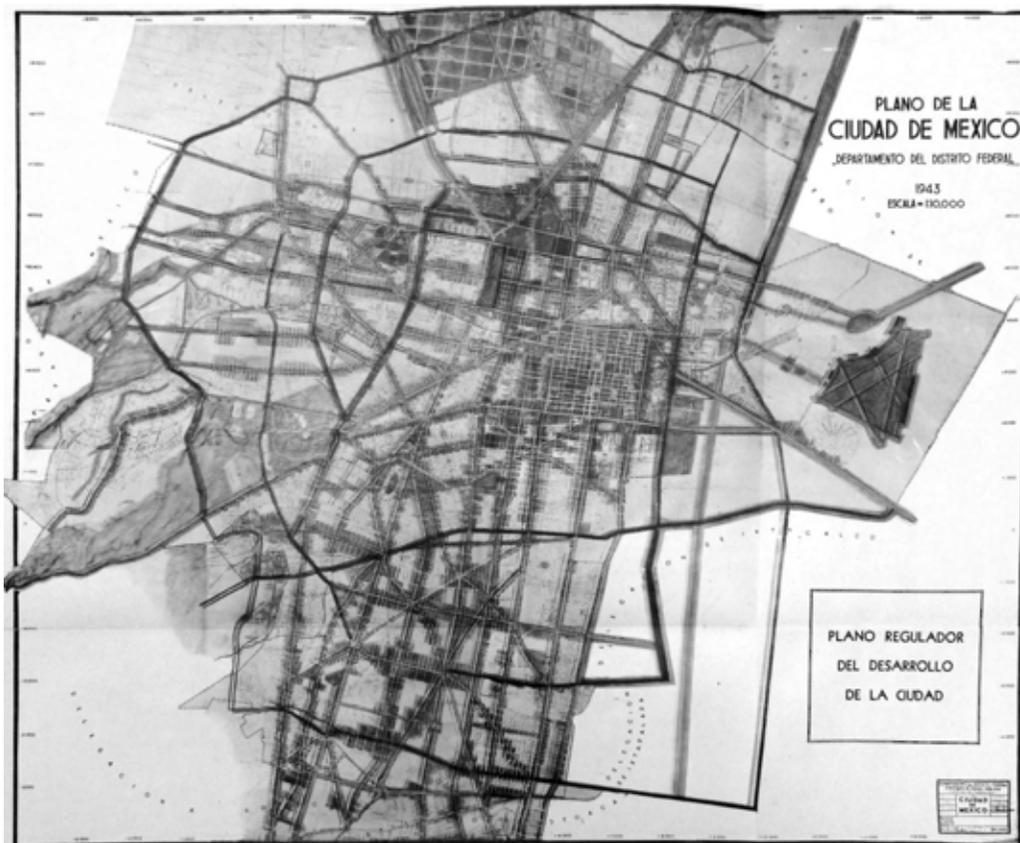


Figura VIII.4. *Plano regulador del desarrollo de la ciudad*, 1943. Escala 1:10,000, 1943. En *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio 1940-1946*.

sin plan y, de hecho, sin tener en cuenta las exigencias de intercomunicación entre las distintas zonas de la capital y sus posibilidades de crecimiento; permitiéndose irracionales invasiones en la construcción sin hacerse estudios previos sobre distintos aspectos de la economía y de la actividad urbanas, sobre el conveniente uso de los predios, las proporciones en los espacios libres, y olvidándose, además, otros conceptos técnicos fundamentales tratándose de una ciudad de primer orden como es la de México.¹³

Esto indica que las obras de la ciudad seguían haciéndose de manera arbitraria, y ante esa situación se veía, como solución, la formulación del plano regulador, cuyo objetivo será “preparar un programa de conjunto para obtener un desarrollo armónico de los distintos aspectos de la vida urbana, tomándose en

consideración las futuras necesidades dentro de un periodo no menor de 20 años”.¹⁴

Un comentario de 1940 indica que la Oficina del Plano Regulador iba apenas a encargarse de los estudios necesarios y que el material recabado se asentaría en un plano que incluyera los perímetros de manzanas y en el cual aparecieran los distintos servicios públicos. Esa oficina logró algunos avances, que se representaron en el *Plano regulador del desarrollo de la ciudad* de 1943 (Figura VIII.4). De esa manera, la transformación, ampliación e intercomunicación de la ciudad se ajustarían a ese plan, en el que se otorgaba una importancia substancial a la red circulatoria, al tratarse de un estudio de trazo, que sólo incluía la vialidad de la parte central de la ciudad de México, a pesar de que el desarrollo de la mancha urbana se ponía de manifiesto la existencia de un núcleo central

¹³ *Idem*.

¹⁴ *Memoria del Departamento del Distrito Federal. Del 1º de septiembre de 1939 al 31 de agosto de 1940*, México, Talleres Gráficos de la Penitenciaría del DF, 1940, p. 99.

con prolongaciones tendientes al desarrollo lineal, a lo largo de arterias, como la calzada de Tlalpan, la avenida Mixcoac-San Ángel, la avenida Insurgentes, ligadas al núcleo central; otros núcleos secundarios correspondían a los poblados antiguos, los barrios tradicionales y las delegaciones en la periferia, dejando grandes extensiones de terreno intermedias, sin desarrollo urbano o con uno sumamente precario.

Por otro lado, en 1941, fue publicada en el reglamento de la *Ley de Planificación y Zonificación para el Distrito Federal*, una propuesta de zonificación, que incluía la “unidad urbana”, que contenía las zonas habitacional, comercial y negocios, industrial, parques, arbolados y granjas, y las de carácter especial: centros cívicos, escolares, sanatorios, hospitales y panteones. Esa unidad estaba limitada al norte por el río de los Remedios; al oriente, por el Gran Canal del Desagüe en su parte recta y la prolongación de él hacia el sur, prácticamente en la misma dirección; al sur, por el Pedregal de San Ángel hasta el río de La Magdalena; al poniente, “por la curva de nivel de cota 100, con respecto al plano general de comparación, aceptado en las nivelaciones de la cuenca de México, hasta el río Hondo y por este río hasta la intersección en el de Los Remedios, apartándose en este lindero hacia el oeste de dicha curva, al pasar por las Lomas de Chapultepec, a fin de comprender el fraccionamiento del mismo nombre”.¹⁵

COMO SIEMPRE, LA VIALIDAD

Para las autoridades del DDF, la planificación sólo incluía aspectos circulatorios, zonificación y espacios verdes, dirigiéndose las mayores inversiones a las vialidades, por lo que “la cantidad erogada fue muy superior a la invertida en trabajos de esta especie a cualquiera otra época.”¹⁶ El criterio fue proveer una red de arterias, formada por algunas de las calles existentes y por otras nuevas, constituyendo un conjunto de arterias en sentido norte-sur, oriente-poniente, y dia-

gonales.¹⁷ En los primeros años del sexenio de Ávila Camacho, se aumentaron 70 kilómetros a la longitud de la red de caminos y calzadas, dando importancia a la intercomunicación entre pueblos y delegaciones del Distrito Federal, y entre éstos y la ciudad. El incremento en el número de transportes, en particular, de automóviles y camiones, más los tranvías eléctricos —con 33 líneas— agudizaban el problema del tráfico, en especial en el centro, debido a sus angostas calles y a que en ella se concentraban las actividades ciudadinas. En una memoria se dice que en el centro se estaba abriendo el anillo de circunvalación (*sic*), en lo que se refería a las ramas sur y oriente, y se aludía a su función que:

...permitirá la circulación envolvente y rápida fuera del primer cuadro de la metrópoli, facilitando el acceso hacia el centro y hacia la periferia. Servirá para enlazar las salidas por las calzadas y caminos que parten de la urbe. Su longitud total alcanza siete mil quinientos metros, aproximadamente y va a comprender la rama norte, siguiendo las calles el proyecto que está en estudio; la rama oriente, partiendo de la intersección con la primera sobre las calles de Vidal Alcocer hasta Fray Servando Teresa de Mier, para continuar la rama sur por esta calle hasta la intersección con la poniente en la calzada del Niño Perdido, continuando ésta hasta entroncar con la rama norte.¹⁸

Por lo antes dicho, esa vía correspondía a un fragmento de una de las amplias avenidas que enmarcarían la traza antigua, proyectadas por Contreras; sin embargo, ahora las autoridades del DDF la llamaban “anillo de circunvalación”. Independientemente del nombre, había leves modificaciones en la alineación de la vía, pero se conservaba la función establecida por el urbanista.

¹⁵ *Reglamento de las fracciones I, V y VII del artículo 3º de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal*, en *Diario Oficial* de 4 de febrero de 1941.

¹⁶ *Memoria del Departamento del Distrito Federal. Del 1º de septiembre de 1939 al 31 de agosto de 1940, op. cit.*, p. 4.

¹⁷ Esquema propuesto con anterioridad por Carlos Contreras en los estudios revisados, publicados en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933 y Planificación de la ciudad de México 1918-1938*; éste último reproducido en Alejandrina Escudero, “Dos proyectos de planificación para México, en *Cultura arquitectónica de la modernidad mexicana. Antología de textos 1922-1963*, Enrique X. de Anda y Salvador Lizárraga (coord.), México, IIE-UNAM, 2010.

¹⁸ *Memoria del gobierno del Distrito Federal del 1º de septiembre de 1944 al 31 de agosto de 1945*, México, Talleres Gráficos de la Penitenciaría del DF, 1945, pp. 60-61.

Asimismo, se lograron avances en las entradas de las carreteras a la ciudad, en las cuales se trató de “convertirlas en calzadas de primer orden”; se extendió y amplió el tramo sur del Gran Canal del Desagüe, que fue prolongado hasta cerca del pueblo de Tepepan, con el fin de drenar las zonas de Mixcoac, Villa Álvaro Obregón, Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco. Por lo que respecta a la periferia, se hicieron los trabajos necesarios para que numerosos caminos quedaran transitables, en cualquier época del año, entre ellos: La Noria-Milpa Alta con 24 kilómetros de longitud; Santa Fe-San Mateo-Santa Rosa con 1.55 km; del puente de Mixquic al Cerro de Xico; Gustavo A. Madero-Ticomán-Cuauhtepc con longitud de 8 km; San Bartolo Ameyalco-Desierto de los Leones con 1.2 km; Contreras-Cuarto Dinamo con ocho km; Santiago Ahuizotla-Ahuehuetes con 2.5 km; y Santa Fe-Contadero con 4 km.¹⁹

Entubamientos de ríos y los cruceros caracterizaron el trabajo de esos años. Los ríos se convirtieron en avenidas anchas y prolongadas, proceso iniciado con anterioridad, lo que llegó a ser visto como un signo de modernidad, como lo expresaba una publicación de la época: “A lo largo de esta amplísima arteria, corría un río infecto que hoy ha quedado sepultado, como los muertos de *Sanctorum*: el río del Consulado, hoy calzada Melchor Ocampo. Obras de urbanización semejantes a éstas, hechas por distintos rumbos de la ciudad ha dado a México una fisonomía de gran ciudad moderna y que la hacen figurar como una de las principales de América.”²⁰

Destaca, igualmente, la construcción del viaducto del Río de La Piedad, para lo cual se realizó el entubamiento de partes de los ríos Tacubaya, Piedad y Becerra, para formar el llamado viaducto Miguel Alemán, quedando así: el río de la Piedad se entubó en una longitud de 1,900 m; el río Becerra 2,200 metros y el río Tacubaya 600 metros.²¹ En las propuestas de Contreras, el viaducto estaba pensado como una vía parque, formada por “Un arroyo para tres vehículos a uno y otro lado del camellón central

que cubre el tubo conductor de aguas, protegido por los taludes con revestimiento de piedra. Esta es la parte realizada del proyecto de la vía-parque Río de la Piedad, para ligar el camino a Toluca, con el camino a Puebla, dándole a la ciudad de México, una de las más importantes ligas arteriales de tránsito rápido de oriente a poniente.”²²

Se desarrollaron, igualmente, dos proyectos de cruceros importantes. En el sur, aquél en el que confluían la calzada de Tlalpan y la avenida de los Insurgentes, conectándose a la carretera México-Acapulco. En el norte, Insurgentes Norte y calzada Vallejo ligado a la carretera México-Laredo;²³ ambos, resueltos de diferente manera; el primero fue una intersección de trébol y la segunda con un monumento como eje de distribución, el de La Raza. Asimismo habrá un interés por definir otros entronques, el Chapultepec-Bucareli y el de Reforma-Insurgentes.

Por medio de prolongaciones, alineaciones y ampliaciones, se definieron y se terminaron importantes avenidas, que serán características del perfil vial tradicional de la ciudad de México, entre ellas, Río Consulado, Chapultepec, Melchor Ocampo, Benjamín Franklin y Vallejo; se continuaron los trabajos para la prolongación de Insurgentes norte (calles de Ramón Guzmán), cuyos estudios y levantamientos habían sido preparados por la Comisión de Programa, entre 1930 y 1932; también fue ampliada la calzada Mariano Escobedo, originalmente trazada entre la intersección de la calzada de la Verónica, en el Bosque de Chapultepec, hacia Popotla hasta conectar con la calzadas México-Tacuba. Respecto a la calzada Melchor Ocampo se indicaba:

El cauce al descubierto del Río del Consulado, desde el borde en la antigua calzada de la Verónica, hasta la de Nonoalco, era un gran inconveniente para la salubridad de las colonias ribereñas, y además, un obstáculo para el aprovechamiento de esta avenida para facilitar las comunicaciones desde Chapultepec hacia la Tlaxpana y Nonoalco; pero una vez lograda la entubación del río se pudo establecer un hermoso vial

¹⁹ *Ibidem*, p. 62.

²⁰ Rubén E. Gómez Esqueda, “Tacuba”, en *México en el Tiempo. El marco de la capital*, México, Talleres de *Excelsior*, 1946, p. 187.

²¹ Sobre esta vía rápida hubo una amplia producción de artículos periodísticos, publicados en los principales diarios capitalinos.

²² Carlos Contreras, “La planificación en México 1949”, en “Sección Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Nove-dades*, 8 de enero de 1950, p. 8.

²³ *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio 1940-1946, op. cit.*, p. 60.

dotado de arroyos pavimentados para tránsito rápido y lento respectivamente, prados separadores de estos arroyos y alumbrado por medio de candelabros.²⁴

Entre otros trabajos en esa zona estaba la prolongación y ampliación de la calzada de Legaria, entre Tacuba y avenida del Castillo, lo que favorecería la comunicación entre las diversas colonias aledañas y facilitaría el acceso a establecimientos como el Hospital Militar, el Campo Militar Número Uno, el Hipódromo de las Américas y el edificio de la Secretaría de Guerra, que estaba en construcción.²⁵

La obra más importante hecha durante las dos administraciones fue el Sistema del Lerma, debido a la considerable inversión, su importancia social y los beneficios para la población en general. Los trabajos se iniciaron 1942 y se terminaron en 1951, representando diez años de esfuerzos ininterrumpidos para remediar la grave escasez de agua potable. A grandes rasgos, las obras consistieron en la captación de las aguas de los manantiales que afloraban en las márgenes sur y oriente de la laguna de Lerma, en el

estado de México y su conducción, por gravedad, a la capital. El acueducto tenía un desarrollo de 60.117 kilómetros, de los que 24.341 estaban en el Valle de Toluca; 21.443 en el Valle de México y los 14.33 restantes correspondían al túnel de Atarasquillo-Dos Ríos que, atravesando la sierra de Las Cruces, unía las dos porciones anteriores.²⁶

Se puso especial interés en la caja final del acueducto y su liga —caja de transición— con el sistema de distribución de la ciudad, que recibía las aguas del acueducto y las distribuía a cuatro tuberías alojadas en galerías. Esa caja se cubrió con un edificio diseñado por el arquitecto Ricardo Rivas,²⁷ cuyo interior se decoró con pinturas murales al fresco, realizadas por Diego Rivera, que llevaban por tema “El agua como origen de la vida”; en el exterior del edificio, el muralista construyó una fuente monumental con esculturas del tipo precortesiano, también alusivas al agua.

Finalmente, resaltan dos hechos en los dos sexenios; hubo una inversión impresionante en las obras urbanísticas y en su divulgación, y un interés en transformar a la ciudad de México en una metrópoli moderna. Paradójicamente, en el de Ávila Camacho, a pesar de la Segunda Guerra, se harán enormes inversiones en obras públicas, en particular, en pavimentación, liga entre calzadas y avenidas, aperturas, prolongaciones y canalización, hecho que puede compararse, también, con el presupuesto gastado, a principios de la década de 1930, con el trasfondo del “*crack*” de 1929.

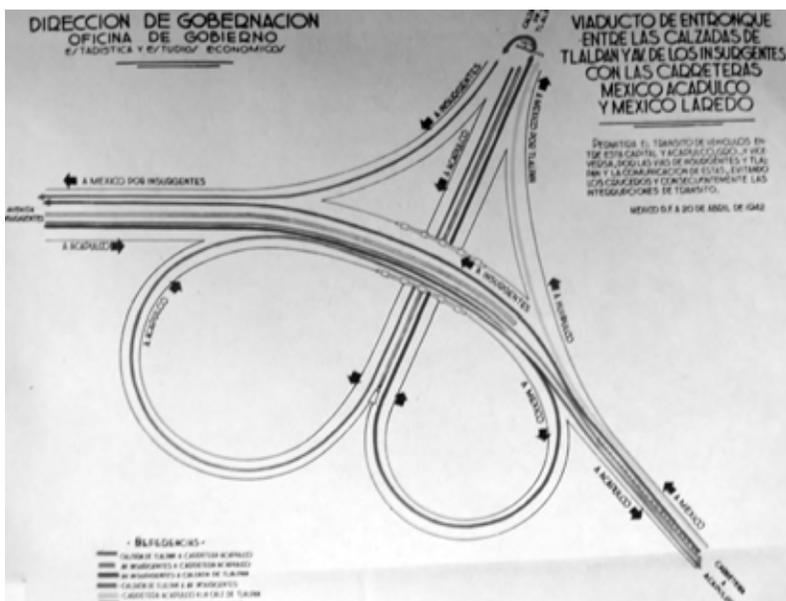


Figura VIII.5. Viaducto de entronque entre la calzada de Tlalpan y avenida de los Insurgentes con las carreteras México-Acapulco y México-Laredo, 1942. En *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio 1940-1946*.

²⁴ *Ibidem*, p. 61.

²⁵ *Ibidem*, p. 62.

CIUDAD, MODERNIDAD Y TRADICIÓN

Esta década, al igual que la anterior, hubo una producción significativa de publicaciones sobre la ciudad de México, pero diferente por los asuntos abordados; antes, los temas del pasado colonial eran los predomi-

²⁶ *Idem*.

²⁷ Ver: Louise Noelle, “Ricardo Rivas y la Integración Plástica”, en *Los arquitectos mexicanos de la modernidad. Corrigiendo las omisiones y celebrando el compromiso*, Catherine R. Ettlinger y Louise Noelle (coords.), Morelia, Universidad Autónoma de San Luis Potosí/Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/DoCoMoMo-México, 2013, pp. 131-140.

nantes; ahora, los del presente, con obras que tratan asuntos de la realidad inmediata, tales como *Guía automovilística del Valle de México: rutas e itinerarios turísticos* (1940) de Pablo C. de Gante, *El servicio de autobuses en el Distrito Federal* (1943) de Moisés T. de la Peña, *Segundo censo de edificios* (DDF, 1947) y *El problema del tránsito en el Distrito Federal* (1950) de Guillermo Salazar Viniegra. Sin embargo, en el *corpus* revisado hallamos libros innovadores y sugerentes, por su enfoque y la forma de representar la ciudad, vivirla y recorrerla, ya sea con asombro, nostalgia o cautela, frente a la modernización de la urbe y que ofrecen un testimonio de su situación; ellas son *El Valle de México* (1941) de Gabriel García Maroto, *México en el tiempo* (1945 y 1946) y *Nueva grandeza mexicana* (1946) de Salvador Novo.

EL VALLE DE MÉXICO DE GARCÍA MAROTO

De Gabriel García Maroto es el título *El Valle de México*, obra que muestra con detenimiento la situación del Valle de México desde la perspectiva de un intelectual español, que fue pintor, ensayista e impresor. Para su narración, comenta, tuvo la necesidad de sentir y recorrer ese espacio, con la finalidad de plantearse:

“¿Cómo es la ciudad ¿Cuál es su gesto, su palpitación, su poder, su debilidad, su gracia, su afrenta, su personalidad visible?

Lo primero, verla desde la altura, desde diferentes alturas urbanas que representen en el espacio adecuados puntos de vista, y simbolizen a la vez ambientes, fuerzas, representaciones sociales.²⁸

Su método fue visitar la ciudad y los poblados, hacer el acopio de materiales y obtener millares de fotografías, concentrando su interés en el presente del territorio y no en el pasado

...no apoyarse sino lo indispensable en la arqueología, en los vestigios prehispánicos, en las iglesias coloniales, en los antiguos edificios que son los sa-

bidos orgullos. Ni con el pasado suntuario, ni la naturaleza hermosa y pródiga. Esto es cosa de ayer, de siempre, y lo que debe importar a nuestra obligación de hombres con inquietud social, se encuentra en deberes precisos que hallan tarea concreta en lo que “debe” hacerse, en lo que se “está” haciendo, en lo que atañe a nuestro presente y a nuestro porvenir.²⁹

La situación actual del Valle de México es desarrollada en 330 temas breves, que abordan diversos y variados aspectos de la región, divididos en tres espacios: el Valle, las delegaciones y la ciudad de México. Su enfoque se basa en la tradición historiográfica de narrar, por medio de recorridos por las localidades, lo más sobresaliente del lugar. Las excursiones de García Maroto iban, por lo general, acompañadas de planos de cada una de las rutas seguidas.³⁰

Al final del libro, el autor hace una evaluación de su escrito. A pesar de que pudiera sentirse como un trabajo exhaustivo, lo califica de incompleto y modesto, al respecto dice: “yo tan sólo he querido dar, en las páginas de este libro, una síntesis apretada —que no arbitraria— acerca de una realidad contradictoria y “excesiva” que me aprisiona y estimula. He trabajado mucho, conforme a principio y a fin, seguro de hacer buena obra, no de hacer “una grande obra”, que esa es tarea conjunta, solidaria y constante, en las etapas de excepción.”³¹

Mediante la estrategia de “excursiones”, García Maroto transita por el Valle de México y sus alrededores, bajo los títulos “Hacia Cuernavaca”, “Para Puebla”, “Por Texcoco”, “En Chalco y Amecameca”, “Por el camino de Querétaro”, “Rumbo a Toluca”, “Hasta Otumba”, “En los Remedios”, “Carretera de Laredo” y “De Pachuca a Alfayuca”. Otros títulos que desarrolla en el ámbito regional eran “El Lago de Texcoco, potente y estéril” y el problema de la dotación del agua con los temas “El viejo Tajo de Nochistongo”,

²⁹ *Ibidem*, pp. 335-336.

³⁰ Otras obras de este autor: *1930 Resumen de la vida artística española desde el año 1927 hasta hoy, Andalucía vista por un pintor, Hombre y pueblo y Nueva antología de poetas mexicanos* (Enrique González Rojo, José Gorostiza, Manuel Maples Arce, Salvador Novo, Bernardo Ortiz de Montellano, Gilberto Owen, Carlos Pellicer, Jaime Torres Bodet y Xavier Villaurrutia) con selección y grabados del autor. http://es.wikipedia.org/wiki/Gabriel_García_Maroto. Revisado el 13 de septiembre de 2013.

³¹ García Maroto, *El Valle de México*, op. cit., p. 350.

²⁸ Gabriel García Maroto, *El Valle de México. Gesto y resonancia*, México, Publicaciones Hora de México, 1941, p. 16.



Figura VIII.6. Dibujo del libro *El Valle de México* de Gabriel García Maroto.

“Los dos túneles de Tequixquiác” y “El agua de hoy y la de mañana”. Del Valle de México destaca su forma cerrada por las montañas a diversa altura, al oriente la sierra Nevada cuyas altas cumbres son el Popocatepetl y el Iztaccíhuatl; al sureste el Ajusco enlazándose con la serranía de las Cruces, que a su vez se liga con Monte Alto y Monte Bajo; hacia el norte, las sierras de Pachuca y las de Tezontlapa, los cerros de Jalpan, Sincoque, Tláloc y Telapón.³²

La exposición de las doce delegaciones, “entidades complementarias de la ciudad de México, que forman como una familia muy relativamente unida”,³³ la hace mediante los títulos: “Cercanía de Ixtacalco”, “Coyoacán y su diversidad”, “Razón de Milpa Alta”, “Tláhuac en esquema”, “Querer de Cuajimalpa”, “Contreras y la Magdalena”, “Prisma de Tlalpan”, “Xochimilco alto y bajo”, “Ardor y paz de Atzacapotzalco”, “Ixtapalapa y sus maneras”, “Ser y deber de Villa Obregón” y “La Villa Gustavo A. Madero”. El pie de una fotografía aérea informa sobre la relación con la ciudad de esa “familia”: “El corazón

de la ciudad y el arranque del campo abierto a las colonias ricas y pobres, sembradas en los amplios llanos, retrepadas en los alcores. Y las Delegaciones como parientes humillados de la ciudad señora.”³⁴ Desde las alturas contempla “otro México”, más despoblado, menos logrado como unidad, más disgregado, como fue percibido en décadas pasadas. De las delegaciones establece su ubicación, los accidentes geográficos, los barrios y poblados con sus características muy propias, el paisaje, tradiciones, los usos y costumbres, su relación ya fuera vial o comercial con la ciudad y la llegada de la modernidad.

En lo que se refiere al paisaje, García Maroto nos remite a un Distrito Federal heterogéneo y disperso en el que en las mismas delegaciones conviven áreas urbanizadas, poblados tradicionales, franjas agrícolas, aun lacustres; por ejemplo en Iztacalco se encontraban todavía establos, muchos árboles altos y “de grata sombra”, chinampas, el Canal de la Viga y Santa Anita y muchas pulquerías. En Tlahuac todo era chinampas, y es caracterizado como un pueblo rico formado, en gran parte, por ejidatarios: “Pero sin luz eléctrica, aunque la instalación se hizo, y hoy se deshace, abandonada, desflecada”.³⁵ Cuajimalpa era “enteriza y rural”. En las fábricas de Contreras, establecidas “en la hondonada”, los trabajadores y sus familias, en su mayoría, vivían cercanos a ellas. Aunque Azcapotzalco era todavía una zona de establos de distintas gradaciones había muchas colonias viejas y nuevas. Del sur, el autor registra estas peculiaridades: “Desde San Lorenzo, barrio de Nativitas, salimos a caballo, por caminos estrechos, llanos y amables al comienzo, que pronto se empinan, se agrían, se estrechan, ceñidos por las milpas pobres, de siembra temporal, con escasa disposición para la cosecha abundante. [...] Poco a poco se ganan alturas, se goza hermosa vista, se ve o se entrevé Xochimilco, el gran señorío prehispánico.”³⁶

Precisamente el libro de García Maroto ofrece el registro de paisajes tan diversos que el Distrito Federal aglutinaba, y que en los planes de Carlos Contreras tenían que ser articulados. Por esos años algunos de esos lugares estaban siendo transformados, como se verá en los testimonios reunidos en *El Valle de*

³² *Ibidem*, p. 16.

³³ *Ibidem*, p. 30.

³⁴ *Ibidem*, p. 23.

³⁵ *Ibidem*, p. 51.

³⁶ *Ibidem*, p. 85.

México, y es allí donde se puede aquilatar el pensamiento del urbanista, quien con sus redes viales intentaba integrar un paisaje múltiple, el campo y la ciudad, los pobres y los ricos, la modernidad y la tradición. Esa confrontación era, a veces, velada y otras, lúcida, como se opinaba sobre la construcción de un tramo de la carretera México-Acapulco:

En la calzada se rozaban, se atropellaban, se maldecían los caminantes. Era estrecha, ondulante, ciega. Cuernavaca, espera; Tlalpan, espera. [...]

Vinieron los ingenieros. Se tiraron casas. Se degollaron árboles. Y se supo, se pudo ver que la calzada reaparecía majestuosa, adquiriendo gran proporción. [...]

Junto a la calzada, un pueblito fronterero casi a Coapa, hacienda fraccionada ya, repartida hace tiempo a agraristas de Xochimilco, de Santiago Tlepalco, de San Juan de Dios, adquirida en parte por gentes de dinero. [...]

—¿La escuela?

—Todo va para la carretera. Es mucho su coste, señor. Pero después que se termine tendrán que oírnos, tendrán que vernos.³⁷

En este párrafo, el autor enfrentaba modernidad-tradición, en aspectos tales como las avenidas y carreteras que fraccionaban pueblos; la gran inversión en esos rubros, en menoscabo de la construcción de escuelas; las tierras repartidas, ahora adquiridas por una nueva clase media, para edificar su vivienda; y el rescate del habla de los lugareños.

Con el título general “Cara y cruz de la ciudad de México”, García Maroto le dedicó a ese espacio —Departamento Central— la mayor parte de la obra. De él, reseñará “lo nuevo”, en cuanto a edificios y ambientes, “que corresponden a cualquier gran ciudad del mundo”.³⁸ Al inicio de esa sección advierte: “Y ahora comienza la descripción directa e imprecisa, alusiva y realista, enemiga del dato exacto y esclava de la esencialidad, que pretende ofrecer una ciudad de México que pide mucho a quien la quiera, que no nos puede envanecer si la consideramos como un conjunto complicado en el que las partes

se ofenden, en el que se echan a reñir, en contradicción ofensiva, las riquezas con las miserias, lo ganado y lo merecido.”³⁹ A diferencia de lo dicho, el ensayista marca los contrastes. Para abordarla, la divide en 18 recorridos, cada uno representado en un plano, lo que ayudará al lector a ubicar la excursión en el todo urbano, ofreciendo en el pie una recapitulación sobre el espacio visitado. En uno de ellos dice: “La Reforma, el monumento a la Revolución, la Alameda; las viejas y nuevas colonias distinguidas, centrales, vueltas a ver en ritmo lento, siguiendo una intención distinta a la de tantas ocasiones.”⁴⁰ En sus andanzas por la zona noreste, aledaña a la Plaza de la Constitución, el cronista encontraba: “Riqueza y miseria. Mercados revueltos, colonias pobres, prisiones, desagües [...] y unas calles que lucen nombres ricos, de metales de gran valor, de piedras que llaman preciosas.”⁴¹

Podríamos considerar *El Valle de México* una crónica de la situación presente del territorio, hecha por “un hombre de inquietud social”, como se asume García Maroto, y hasta ese momento, la primera que trata de manera integral la región. Su mérito es el de brindar información del momento, tal vez subjetiva —una virtud del libro— pero con la capacidad de describir los paisajes, las necesidades de los habitantes, la vida cotidiana, el habla y su “sentir” ante los cambios y los estragos de la modernización, todo ello con los recursos del literato, tales como los recorridos por los diferentes y heterogéneos circuitos urbanos, la introducción de diálogos, basados en los “decires” de los pobladores; incluso las fotografías inician una nueva forma de ver la ciudad, ajena folklorismos y épica; todas ellas inéditas ofrecen visiones muy peculiares de la realidad de la región, de la vida cotidiana de sus habitantes, dejando atrás la monumentalidad y optando por el registro de realidades inexploradas. Las imágenes se ven enriquecidas con los pies, que añaden información, evocaciones y subjetividad a la escena representada.

³⁷ *Ibidem*, p. 40

³⁸ *Ibidem*, p. 319.

³⁹ *Ibidem*, p. 142.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 143.

⁴¹ *Ibidem*, p. 175.

MÉXICO EN EL TIEMPO

Los volúmenes *Fisonomía de una ciudad* y *El marco de la capital* forman la serie *México en el tiempo*, editada por *Excélsior* en 1945 y 1946, respectivamente. Una de las características de la obra es que cada página fue patrocinada por “personas, casas comerciales, industrias, empresas e instituciones”, cuyo crédito aparece en la hoja correspondiente.⁴² Aunque se trata de una publicación de difusión masiva —20,000 ejemplares por volumen— ofrece la visión de su creador y realizador, Roberto Olavarría, apoyado por un grupo de especialistas. Los volúmenes, impresos en roto grabado, muestran la ciudad, representada casi totalmente con fotografías y complementados con grabados, dibujos, litografías, pinturas, escasos mapas, panorámicas, documentos y heráldica, que registran arquitectura, hitos urbanos, personajes, costumbres y paisajes del Distrito Federal y sus alrededores.⁴³ Las dedicatorias de cada volumen dividen al Distrito Federal en una ciudad dual, la ciudad y el campo, sin embargo encontramos escasamente representadas las áreas agrícolas.

Esta síntesis visual va acompañada por breves textos, a manera de pies de fotografía y artículos preparados por especialistas. Las fotografías reproducen fragmentos de su historia, que procuran brindar un panorama completo de la urbe: todos los tiempos, todos los espacios. Una estrategia para mostrar el ayer y el hoy es el contraste de imágenes, constituyendo la información de los pies una síntesis del desarrollo de la ciudad; mediante este recurso se confronta el pasado y el presente.

Fisonomía de una ciudad ofrece un recorrido visual a partir del núcleo central; empieza por la Plaza Mayor, sigue por las calles adyacentes y termina con

lugares aledaños, como Paseo de la Reforma, Chapultepec y La Villa. Desde el punto de vista temporal, aborda desde la fundación de Tenochtitlan, hasta la mitad de la cuarta década del siglo xx.⁴⁴ Las imágenes incluyen información sobre la cosa representada, ya sea un inmueble, mobiliario urbano, calle y calzada, incluyendo en los pies de fotografía datos históricos, anecdóticos y legendarios. Este volumen contó con la colaboración de Lauro E. Rosell en su redacción.⁴⁵

La forma de acercarse a la ciudad, por medio de un recorrido por sus calles y el registro de sus edificios principales a lo largo de su historia, se vincula con tradiciones bibliográficas, relacionadas con las guías de la ciudad, populares a principios del siglo xx;⁴⁶ lo mismo con publicaciones contemporáneas, como la de García Maroto y Novo.

En el volumen *El marco de la capital*, los temas se estructuran de acuerdo con los sitios de interés dentro y fuera del Distrito Federal. Ahí se incluyen poblados o espacios tradicionales (p. e. Los Remedios) acompañados por textos introductorios, firmados autores reconocidos, entre ellos Artemio de Valle Arizpe, Nemesio García Naranjo, Rafael Cardona, José Lorenzo de Cossío, Rubén E. Gómez Esqueda y Salvador Noriega. En este tomo dedicado a la agricultura, se recogen los aspectos de valor cultural, e histórico, tradicional y religioso, característicos de las poblaciones y campiña que rodean a la ciudad de México.

El número de imágenes incluidas en la serie suman más de 800 y un alto porcentaje corresponde al pasado; sin embargo, la mayoría de las veces funcionan como catalizador para hablar del presente de la urbe. Debemos suponer que al ser mayor en número, su objetivo, como lo indican los editores, es

⁴² Al final de las publicaciones se incluye también el “Índice de personas, casas comerciales, industrias, empresas e instituciones que patrocinaron páginas de esta edición”, en orden alfabético.

⁴³ El huecograbado o roto grabado es una técnica de impresión en la cual las imágenes son transferidas al papel a partir de una superficie cuyas depresiones contienen tinta, a diferencia del grabado tipográfico, en el que la impresión se realiza a partir de una superficie plana cuyas líneas entintadas están en relieve. Este sistema de impresión es usado habitualmente en la impresión de calidad de libros y revistas de gran tirada. Entre 1930 y 1960 en México, algunos periódicos publicaron secciones separadas del roto grabado en sus ediciones de domingo, dedicadas a las fotografías y a los anuncios.

⁴⁴ *México en el tiempo. Fisonomía de una ciudad*, v. I (comp. y selec. por Roberto Olavarría, datos históricos Lauro E. Rosell; colab. Gonzalo Chapela), México, Talleres de *Excélsior*, 1945; *México en el tiempo. El marco de la capital*, v. II (comp. y selec. por Roberto Olavarría, datos históricos Lauro E. Rosell; colab. Gonzalo Chapela), México, Talleres de *Excélsior*, 1946.

⁴⁵ Este ejemplar incluye, además, la sección titulada “Zonas monumentales, históricas y típicas. Casas coloniales. Instituciones y obras que contribuyeron al progreso de México” que sigue la misma tónica del volumen, sin incluir imágenes.

⁴⁶ Artemio de Valle Arizpe, *Por la vieja calzada de Tlacopan*, México, Cultura, 1937, 566 p. Podría decirse que esta tradición continuó en ese siglo. Ver: Guillermo Tovar de Teresa, *La ciudad de los Palacios. Crónica de un patrimonio perdido*, 2 v., México, Vuelta, 1999.

“fijar en sus facciones más personales” de la ciudad, de acuerdo con la metáfora organicista usada por los editores. Si bien se “fija” el pasado, otras fotografías muestran el nuevo rostro, provocado por la intensa modernización, que se vive en ese primer lustro de la década de 1940, la cual hemos seguido, aquí, desde sus inicios en la etapa posrevolucionaria, la cual ahora es vista como vertiginosa, inexorable y necesaria, tal como se advierte en este fragmento: “Hacia una nueva función. Los derrumbes, las ampliaciones, las transformaciones que va sufriendo la ciudad de México, responden a una necesidad urbana de renovación exigida por la vida intensa de la misma ciudad. Y las calles que han de cumplir con esta función son sacrificadas, a veces sin ningún elemental reparo, en holocausto del progreso.”⁴⁷

Respecto a las vialidades se dice que, al enturbarse “los ríos infectos”, esas áreas se convertían en camellones centrales a lo largo de algunas avenidas y calzadas, que además de ornato, permitían “mejorar el orden del tránsito de vehículos”.⁴⁸

En conclusión, en los álbumes gráficos que forman la serie *México en el tiempo* se cumplen los propósitos de los editores, en ella se aprecia “el crecimiento de nuestra capital, sus transformaciones [...] y la fisonomía, variante en el transcurso del tiempo, pero fija en sus facciones más personales”, es decir, el pasado y las tradiciones.⁴⁹ Presente y pasado, frente a frente. Como los cambios son inexorables, los álbumes intentan fijar esos rasgos que le dan su sello característico a la ciudad —su identidad—, por medio de imágenes de archivo —algunas muy conocidas—, en contrapunto con el discurso —fotografías y escritura— sobre el presente: este edificio, esta calle, este río está o estuvo aquí, y vean ahora lo que quedó que, por lo general, es mejor; con ello se refieren a la transformación de calles y espacios públicos, casi nunca a la arquitectura “moderna”, siempre la colonial. Ése es el valor de la serie de *Excelsior* que da testimonio del desarrollo de la ciudad, mediante una vasta recopilación gráfica, que contrasta el ayer y el ahora urbano.

⁴⁷ *México en el tiempo. Fisonomía de una ciudad*, op. cit., p. 74.

⁴⁸ Rubén E. Gómez Esqueda, “Tacuba”, op. cit., p. 187.

⁴⁹ *México en el tiempo. Fisonomía de una ciudad*, op. cit., p. 4.

“NUESTRA CIUDAD, MÍA”

Ganadora de un concurso, *Nueva grandeza mexicana. Ensayo sobre la ciudad de México y sus alrededores en 1946* de Salvador Novo recorre la ciudad a la manera que lo hizo Francisco Cervantes de Salazar en el siglo XVI;⁵⁰ por ello, el autor abre con este epígrafe: “Es tiempo ya, Zamora, de que llevemos a pasear por México, cual nuevo Ulises, a nuestro amigo Alfaro, que tanto lo desea, para que admire la grandeza de tan insigne ciudad. De este modo, mientras le vamos enseñando lo más notable, él nos dirá algo que no sepamos, o nos confirmará lo que ya sabemos.”⁵¹

Por el hecho de señalar lo más notable de la ciudad y basarse en el recurso del recorrido, Novo se sustenta en la obra *México 1554* de Cervantes de Salazar; sin embargo el título del ensayo y la manera como organiza los materiales en la narración, nos remite a *La grandeza mexicana* (1604) de Bernardo de Balbuena. Así, el autor fusiona dos cronistas fundacionales que, al igual él, que ponderan la “grandeza” de la urbe moderna de su momento.⁵²

Para Francisco Monterde, el enfoque de Balbuena “tiene precedente en los tres diálogos latinos de Cervantes de Salazar, sobre *México en 1554*, que en cierto modo continúa con las descripciones de la ciudad de México, hechas por los conquistadores cronistas y los misioneros historiadores.”⁵³ El poema de Cervantes de Salazar, epístolas poéticas (terceto endecasílabo que rematan cuartetos), al igual que la narración de Novo provienen de un joven que descubre, con el deslumbramiento del estudiante que arriba

⁵⁰ Cervantes de Salazar nació en Toledo entre 1513 y 1518, en 1550, llega por primera vez a México, dedicándose primero a la enseñanza; en 1558, el Cabildo del Ayuntamiento solicitó pedir al rey que lo nombrara cronista de la Nueva España, en 1567 fue electo rector de la Universidad; también fue consultor del Tribunal de México en el Consejo de la Inquisición; en 1575, muere en México.

⁵¹ Francisco Cervantes de Salazar, *México en 1554. Tres diálogos latinos que Francisco Cervantes de Salazar escribió e imprimió en México en dicho año. Reimpresión de la traducción castellana de don Joaquín García Icazbalceta, publicada por él en año México en 1875.*

⁵² Salvador Novo, *Nueva grandeza mexicana. Ensayo sobre la ciudad de México y sus alrededores en 1946*, México, Editorial Hermes, ca. 1946.

⁵³ Francisco Monterde, “Introducción”, *Grandeza mexicana y fragmentos del Siglo de Oro y el Bernardo*, 3a. ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1963, pp. x-xi.

del pueblo a la capital y la contempla maravillado,⁵⁴ lo cual, creo, le sucedía a Novo en sus viajes a la capital, ya que, aunque nació en la ciudad de México, vivió sus primeros años en Torreón, Coahuila.

La pasión

Es bien sabida la pasión de Salvador Novo por la ciudad. Ya desde sus primeras obras esta no sólo es una escenografía en sus andanzas sino una vivencia inmediata, lo que ya manifestaba en su autobiografía *El joven* (1923). En la revista *Nuestra Ciudad*, editada por el DDF en 1930, ofrece los ensayos preparatorios para el texto que nos ocupa, bajo el título general “Nuestra ciudad, mía”. El primer artículo inicia, precisamente, con un epígrafe de sus primitivas andanzas: “¡Su ciudad, su ciudad! Estrechábala junto a su corazón, sonreía a sus cúpulas y prestaba atención a todo. Si bien es la ciudad de todos nosotros, ella es más mía, porque: “pocos mortales habrá que amen a la ciudad de México tan desinteresada tan puramente como yo.”⁵⁵ Una vez declarado su amor por la urbe, se ubica dentro de la tradición de los cronistas que han cantado sus glorias, entre ellos, Artemio de Valle Arizpe, Luis González Obregón, José María Marroquí, Alfonso Reyes y, en especial, a Francisco Cervantes de Salazar. Recordemos que quince años después de esta declaración, en las memorias de DDF se impulsó la figura de cronista.

Novo difiere de los arriba enlistados porque ellos, dice, “no ponen en amarla el fuego ignorante e irracional, todo presente que me anima a hacerlo.”⁵⁶ Si bien ubica su escritura frente a sus precursores, también lo hace de cara a otro tipo de publicaciones, que ofrecen recorridos por la ciudad, tales como las guías de viajero (*Terry's Guide* o *Guía Roji*). “Eso no tiene alma, y ver un plano o consultar un mapa son actos humillantes y bochornosos”, argumentará Novo.⁵⁷ De ello se deriva que la única ma-

nera “digna” de conocer-narrar la ciudad será en la voz de los cronistas, y en particular la suya.

Recapitulando, en ese primer artículo publicado en la revista *Nuestra Ciudad* conocemos la trayectoria de una pasión, asimismo descubrimos que Salvador Novo ya está conformando un programa narrativo, que desarrollará a futuro, parecido al de los cronistas destacados del pasado, pero con una pasión irracional, diferente, sincera y pura, programa que seguirá en *La nueva grandeza mexicana*.⁵⁸

La grandeza capitalina

Tres lustros después de los artículos publicados en *Nuestra Ciudad*, Novo escribió su ensayo *La nueva grandeza mexicana*, cuyos apartados eran los mismos, como se indicó, de *La grandeza mexicana* de Balbuena: “De la famosa México asiento”; “Origen y grandeza de edificios”; “Caballos, calles, trato, cumplimiento”; “Letras, virtudes, variedad de oficios”; “Regalos, ocasiones de contento”; “Primavera inmortal y sus indicios”; “Gobierno ilustre”; “Religión y Estado”; “Todo en este discurso está cifrado”.

En lo que se refiere a manera de abordar la ciudad, Roxanne Dávila advierte que Novo lo hace como un *flâneur*; sin embargo, creo, que más bien pertenece a una tradición historiográfica propia de la ciudad de México centrada en los recorridos, para describirla, reseñarla, sentirla y vivirla;⁵⁹ precisamente la obras de Cervantes de Salazar y Balbuena lo testimonian, al igual que en el siglo xx lo hiciera Valle Arizpe y autores contemporáneos.

Salvador Novo lleva de paseo a un amigo, al que trata de mostrar cuán “moderna”, bella y ordenada es la ciudad, siempre pensando en qué le pueda

⁵⁴ Nacido probablemente en la Mancha, es traído de niño a San Pedro Lagunillas, Nueva Galicia. *Ibidem*, p. xxxix.

⁵⁵ Salvador Novo, “Nuestra ciudad, mía”, en *Nuestra ciudad*, t. 1, núm. 3, junio 1930, p. 4.

⁵⁶ *Idem*.

⁵⁷ *Idem*. Los primeros número de la *Terry's Guide* se editaron en los primeros años del siglo xx y su tema era la República mexicana; en cambio, el primer número de la *Guía Roji* comprendió sólo el Distrito Federal y se editó por primera vez en 1928.

⁵⁸ Al mismo tiempo que publicaba estos artículos, Novo tenía una columna en *El Universal Ilustrado* y en la revista *Mañana*. Antes de *Nueva grandeza*, formó parte del grupo de Los Contemporáneos y publicó *Ensayos* (1925), *El joven* (1923), *Return Ticket* (1928), *Jalisco-Michoacán* (1933), *Continente vacío* (1935) y *En defensa de lo usado* (1938); en poesía, *XX poemas* (1925), *Espejo* (1933) y *Nuevo amor* (1933), asimismo escribía periódicamente para la revista *Hoy*.

⁵⁹ El *flâneur* es la calidad del habitante de una gran ciudad que la recorre sin un objetivo específico. Roxanne Davilla, *Mexico City as urban palimpsest in Salvador Novo's Nueva grandeza mexicana*, en *Studies in the Literary Imagination, Borders and Identities in the Mexican Novel*, 33:1, primavera 2000, Georgia State University. http://www.english.gsu.edu/~mbrown/specimens/davila_castillo/Davila.doc. Revisado el 19 de septiembre de 2013.

NUESTRA CIUDAD MÍA Por Salvador Novo



¡Su ciudad, su ciudad! Estrechábala contra su corazón, sonreía a sus cúpulas y prestaba atención a todo.—SALVADOR NOVO, "El Joven," 1922.

"México, Capital, la populosa ciudad donde orgullosa ostenta Flora su vergel más lindo. No es extraño si yo por ella brindo que es mi ciudad natal, donde he nacido, donde la luz del sol he conocido.

turistas?) puede, en un breve tiempo, disfrutar.

Ese peligroso carácter de las grandes ciudades que ha sido tema para tantas novelas, tangos y películas, es, en cierto modo, verosímil aun en la nuestra, pero no depende de las ciudades. Es que el turista, confiado en que no le conoce nadie, se entrega a excesos reprobables, que no acometería de ninguna manera en su casa. ¿O creéis que esos señores neoyorkinos que suelen visitarnos se ponen en su tierra pantalón corto? Tampoco, sin peligro, hubiera yo usado en Torreón el chaleco cruzado que aquí me impuse en 1917.

Cuando llegué, me aseguraban que nunca conocería la ciudad entera. Aquel pronóstico me hace ahora sonreír y aun cuando ignore los nombres de las calles, que suelen cambiar con discutible frecuencia, el puro ambiente me guiaría para saber si me encontraba en una u otra de estas que tan significativamente llamamos "colonias" de la ciudad.

Vosotros me daréis la razón, habitantes observadores de México. Observadores solamente, no sabios. Es muy diferente conocer la ciudad de acuerdo con el Terry's Guide o con la Guía Roji. Eso no tiene alma y ver un plano o consultar un mapa son actos humillantes y bochornosos. Para la cartografía todas las manzanas, mayores, menores, vienen a ser lo mismo. ¡Pero todo lo que influye un de-

¿Queréis que siga? Pues ahí va:

"Es mi ciudad natal un gran Museo: Por dondequiera veo automóviles, coches, carretelas, casas particulares, mil escuelas don mis colegas, jóvenes y niños, van de la Ciencia a recibir cariños."

Cuando dos años más tarde regresaba yo a mi "ciudad natal," las carretelas de mi hermoso poema comenzaban a no ser tantas con... en él. Flora seguía, sin embargo, ostentando en ella su más lindo vergel, pero como yo ya tenía doce años, me aficioné por extremo a conocerla más íntima y menos literariamente, con resultados deplorables para mi carrera de Médico Cirujano.

Quiero decir que en las "pintas" más o menos colectivas del primer año de Preparatoria conocí instituciones tan importantes como el Museo Nacional, el milenario Bosque de Chapultepec con su lago y sus barcas y otros de que no quiero acordarme. Todo, en fin, cuanto un turista infantil (¿y tienen nunca otro carácter los

OCOS mortales habrá que amen a esta ciudad de México tan desinteresada, tan puramente como yo. Sus cronistas, que tan bien resume Artemio de Valle Arizpe en su "Muy Noble y Muy Leal Ciudad de México según relatos de Antaño y de Hogño" (dos ediciones); que el Marqués de San Francisco enumera y clasifica en su "Bibliografía de Cronistas de la Ciudad de México," de las Monografías Bibliográficas de Relaciones Exteriores; que Alfonso Reyes en su "Visión de Anáhuac" poetiza tan encantadoramente y que ha ocupado plumas tan diversas en la intención, y las citaré en este desorden para hacerlo más evidente, como las de Cervantes de Salazar, Marroquí, Sedano, González Obregón y Pereyra, no ponen en amarla el fuego ignorante e irracional, todo presente, que me anima al hacerlo. Y no es cosa de ahora. Cuando reviso mis obras, inéditas en su mayor y mejor parte, me afirmo en esta convicción. Tengo, por ejemplo, un poema escrito en Torreón en 1915 que comienza diciendo:



Figura VIII.7. Primera página de la serie "Nuestras ciudad, mía" de Salvador Novo, 1930. En *Nuestra Ciudad*.

interesar o qué libros le va a recomendar, lo que le da la oportunidad de hablar del pasado y del presente de las excelencias urbanas.

Yo iba a disfrutar, durante una semana, el privilegio de servir a mi amigo como guía de turistas; de llevarlo por la ciudad, mostrársela, exhibir mi pericia y mi conocimiento de todos sus secretos frente al asombro de un provinciano que por primera vez la visitaba. Y al propio tiempo, iba yo mismo a paladear la añoranza de la ciudad que recordaba desde hacía muchos años con el fervor inédito con que mi amigo descubría —muchas veces al unísono conmigo— su desarrollo, su transformación, su crecimiento. En contraste con el de mi amigo, mi placer andaría por una ciudad

de la que uno llega... era un placer doble cuya sorpresa se nutría en mis recuerdos, y su contento en la comprobación de su prosperidad.⁶⁰

Novo agrupa sus contenidos de manera temática, abordando un espacio, por lo general, dedicado a la recreación o al consumo, como cines, mercados, restaurantes, calles. El recorrido narrativo está formado por referencias bibliográficas de varias épocas, lo mismo que recuerdos, testimonios, citas de personajes y escritores, anécdotas y vivencias; todo ello con recursos literarios, como el fluir de la conciencia, y cinematográficos: "De pronto, como en una disolución cinematográfica, la pantalla de mis evocaciones esfumó la realidad inmediata."

En la historiografía de la ciudad de México de la primera mitad del siglo xx, Salvador Novo y Gabriel García Maroto deben ubicarse como los más sobresalientes cronistas de la ciudad moderna.

LA OTRA GRANDEZA

Una vez publicada *La nueva grandeza mexicana* de Salvador Novo, el arquitecto Raúl

Cacho propuso que se escribiera un nuevo libro titulado *El nuevo libro sobre la más reciente grandeza de la ciudad*, con el índice siguiente:

- I. La piqueta y el oro o el mercado negro de la construcción aumenta y con ello el mercado negro.
- II. Un plano regulador sin personal, sin técnicos, sin dinero, sin categoría, sin tradición, sin fuerza y sin respaldo.
- III. Las "tirillas" raquílicas y las sobrealimentadas casas "Polanco-Churriguera-Neolibanesas".
- IV. Las halitosis de nuestras alcantarillas o ¡Qué lejos está el Lerma!
- V. La nuestra, es una ciudad *Pompadour* o ¡Cómo nos polvean las tolvaneras!

⁶⁰ Novo, *Nueva grandeza*, op. cit., p. 13.

- vi. El paraíso de los ratones o ¡Libranos señor del cólera!
- vii. 100,000 tugurios o ¡Tengan sus casitas proletarias!
- viii. Cuenten los baches.
- ix. Nuevas arterias sin árboles, sin reglamentación de alturas, sin reglamentación de acabados o “el culto a la flora” o bien ¡Qué verde era mi valle!
- x. Un consejo de arquitectura pedestre.
- xi. ¡Qué bien va a quedar vuestro zócalo!
- xii. Las anuales inundaciones en la calle de López o López, a pesar de haber cambiado de nombre se sigue haciendo “de las aguas”.
- xiii. Nuestra ciudad (?) ancha y ajena.
- xiv. El norte sur o avenida de las mariposillas horizontales.
- xv. Nuestra ciudad barrigona necesita dos “cinturones” o las hernias que detienen el “cinturón”.
- xvi. Humo en los ojos o la planificación industrial.⁶¹

Este listado fue dado a conocer en la página “Planificación y Arquitectura” de *Novedades*; Contreras, su editor, advertía, en son de broma “Quizá pudiéramos escribir en colaboración ese libro ameno y necesario. Pero quizá también no encontrase editor, o las autoridades alarmadas, prohibiesen su circulación.”⁶²

Esta versión del arquitecto Cacho no hacía sino confirmar lo que se ha testimoniado a lo largo de este texto: una ciudad de contrastes e ineficaz.

✧ EN EL CONTEXTO AMERICANO ✧

Cities of Latin America. Housing and Planning to the South de Francis Violich fue uno de los primeros estudios, que se encargó de revisar los avances urbanísticos de las ciudades latinoamericanas;⁶³ sin embargo,

⁶¹ Raúl Cacho, “Índice de un libro posible”, en “Planificación y Arquitectura”, Primera Sección de *Novedades*, 3 de diciembre 1946, p. 14.

⁶² *Idem.*

⁶³ En uno de sus libros, el estadounidense Stuart Chase se refería así al trabajo de Contreras: “En un impulso del presidente, las copias heliográficas de Contreras pueden transformarse en cemento, diques, acequias y pinos altos.” Stuart Chase, *Mexico: A Study of two Cultures*, Nueva York, Macmillan, 1931, p. 317.

en la introducción, el autor expresaba que su obra iba más allá:

Este es un libro sobre el efecto de las ciudades en las vidas de los seres humanos y sobre las nuevas fuerzas que están señalando el camino hacia un avance social en el entorno urbano. Se basa en la creencia de que nadie, en ningún país, puede permitirse dejar al azar el futuro de su ciudad, sino que deben estudiarse sus trastornos ambientales, sus dolores y males —así como los médicos se ocupan del cuerpo humano—, con el fin de orientar la forma futura de la urbe y así funcione de manera saludable.⁶⁴

La investigación duró diez meses, y su metodología se basó en recorridos o excursiones por las diferentes ciudades, entrevistas a arquitectos, ingenieros, representantes gubernamentales y algunos alcaldes, y por un registro fotográfico. En este trabajo fue fundamental la información proporcionada pero, sobre todo, los puntos de vista de los informantes. Se inició en México y después continuó en Guatemala, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Argentina, Venezuela Uruguay, Brasil y países de Centroamérica y el Caribe.

Uno de los valores de la investigación, tal vez el principal, fue brindar un testimonio actual de las ciudades latinoamericanas en palabras de sus protagonistas y las fotografías, que ilustraban las tesis del autor. Un ejemplo son aquellas imágenes de la colonia Buenos Aires de la ciudad de México, que aledaña al núcleo central mostraba, al parecer de Violich, inmundas barracas, en contraste con las de la avenida Juárez hacia el Monumento a la Revolución y las del plano regional de 1938 de Carlos Contreras. (Figura VII.8) De esa manera, el autor anunciaba lo negativo y lo positivo, los avances y los problemas por resolver de las urbes latinoamericanas, siempre en comparación con las estadounidenses.

Si bien Violich consideraba que la situación de las ciudades latinoamericanas era difícil, opinaba que no era tan negra como podría suponerse, ya que frente a sus problemas encontró:

⁶⁴ Francis Violich, *Cities of Latin America. Housing and Planning to the South*, Kingsport, Tenn., Reinhold Publishing Co., 1944, p. x.

...grupos agresivos de técnicos, interesados activamente en planificar las ciudades, de una manera propicia. Conocí a muchos hombres y mujeres miembros de esos grupos que entienden a fondo sus problemas urbanos, que se enfrentan a ellos de una manera realista y trabajan eficazmente para combatirlos dentro de las limitaciones que imponen los inconvenientes de cada nación. De hecho, a pesar de los problemas urbanos, una situación particularmente difícil, la complejidad de su economía y un puntilloso pasado, América Latina obtuvo, de alguna manera, una victoria moral sobre nosotros [Estados Unidos]. Teniendo en cuenta los factores de cada lado y un peso de nuestras ventajas naturales con sus desventajas, los constructores de la ciudad de América Latina han sido más audaces, más eficaces y más imaginativos que los estadounidenses.⁶⁵

En los nueve capítulos de *Cities of Latin America. Housing and Planning to the South*, se desarrollaron temas sobre las condiciones de la vivienda, los avances en materia de planificación, los protagonistas de los cambios urbanos y la manera cómo la Segunda Guerra afectó la región. Violich estructura cada uno de ellos por medio de la comparación, casi siempre en esta secuencia: la situación en Estados Unidos, la de los países y ciudades latinoamericanas, el contraste, los avances (económicos, sociales, y en particular, urbanísticos), las problemáticas y una evaluación final.

El primer capítulo trata sobre las diferencias históricas, políticas y sociales entre ambos bloques, Estados Unidos y Latinoamérica. En el segundo, titulado “400 años desde la urbanización inca”, el autor compara sus historias. En el tercero, “Los problemas de las ciudades latinas” (*Latin Cities have their Problems*), expone las condiciones geográficas, económicas, sociales y políticas de la región. Del cuarto, en adelante, se referirá específicamente a la vivienda. Más adelante abordaba los aspectos relativos a la planificación nacional, estatal, regional y urbana, las nuevas ciudades y los elementos urbanos—como la circulación, las calles, el tráfico, la subdivisión y control de los barrios (zonificación), los parques y espacios para la recreación, la arquitectura—, y otros

aspectos muy concretos, como la planificación en respuesta a los terremotos. Especial atención merece el capítulo “Técnicos, estudiantes y ciudadanos” (*Technicians, Students, and Citizens*), que informaba sobre los actores del cambio en las ciudades latinoamericanas.

Por su importancia para esta reflexión, se destacan aquí algunas reflexiones de Violich sobre la planificación en México. El capítulo dedicado a la vivienda, “Dos tercios de América Latina” (*Two-Thirds of Latin America*), iniciaba con una cita que daba sentido al título, al afirmar que dos tercios de la población de la región no contaba con una vivienda digna. Es muy significativo que el despunte del tema sea una cita de Luis Quintanilla, en esos momentos embajador de México en la Unión Soviética, quien informaba:

Una verdad evidente es que de los 126 millones latinoamericanos no menos de 85 millones realmente padecen hambre. No tienen casas, camas, zapatos [...] La cantidad *per cápita* de camas en México es, aproximadamente, el equivalente a la de automóviles en los Estados Unidos, es decir, uno por cada cuatro personas. De 3'884, 600 casas habitación en México, menos de 265,000 —que albergan a unas 2'500,000 personas—, tienen agua potable y corriente. Incluso en la señorial capital de ese país, con una población de 1'700,000 habitantes, 500,000 de ellos carecen de esas comodidades...⁶⁶

Respecto a las condiciones de la casa habitación en los barrios pobres, para Violich *slums*, a lo largo de Latinoamérica encontró diversos tipos, llamados localmente tugurios, favelas, ranchos o conventillos, de los cuales hizo un diagnóstico de sus condiciones. En la ciudad de México descubrió, para su sorpresa, extensas áreas de tugurios. Una de las peores zonas era la Colonia Buenos Aires, en la que se vivía en condiciones sanitarias intolerables. Durante su visita de 1941 se asombró de que no se estuviera aplicando algún programa nacional o local de vivienda, aunque destacaba los proyectos de Balbuena y San Jacinto, impulsados por Aarón Sáenz la década anterior.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 87.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 61.

LA PLANIFICACIÓN EN ESCENA

En cuanto a la organización para la planificación, al parecer de Violich, la mayoría de las ciudades latinoamericanas funcionaban con técnicos especializados contratados por los municipios o por los gobiernos federales, a diferencia de México y Estados Unidos. Al respecto, el autor infiere:

México es el único país latinoamericano que ha hecho un intento de descentralizar los organismos de planificación, a la manera de los Estados Unidos. Esto se debe al hecho de que un arquitecto-planificador, Carlos Contreras, ha tenido un contacto largo y estrecho con los Estados Unidos y cree que los procesos democráticos pueden favorecer la planificación. El resultado es un sistema de leyes y de comisiones de planificación en las que participan ciudadanos, más o menos, como en los Estados Unidos.

El programa de planificación de la ciudad de México está bajo la dirección de una Comisión de planificación de trece miembros, formada por funcionarios y ciudadanos.⁶⁷

Ya hemos visto que el caso de la ciudad de México es diferente al de las ciudades hermanas, debido a que Contreras planteó que los órganos especializados, se crearan a la manera del comité encargado del *Regional Survey of New York and its Environs* (RPNY). La Comisión de Planificación del Distrito Federal, de acuerdo con la *Ley de Planificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California* (1933), dependía del gobierno del Distrito Federal y lo único que Contreras pudo negociar fue la creación de comités ejecutivos, responsables de cada obra, de la recaudación y de la administración del presupuesto; ellos estaban formados por especialistas, ajenos a esa dependencia, y por los propietarios de los inmuebles afectados.⁶⁸ Por lo

⁶⁷ *Ibidem*, p. 90. Debemos destacar que, a diferencia de otros países, en México no participaron de manera importante expertos extranjeros, quienes formularon programas urbanísticos para ciudades latinoamericanas, entre ellos Le Corbusier, Jacques Lambert, José Luis Sert, D. A. Agache y Karl H. Brunner. Sólo Jacques Lambert trabajó en nuestro país, entre las décadas de 1920 y 1930, y Hannes Meyer, entre 1939 y 1949.

⁶⁸ Carlos Contreras, "Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y territorios de la Baja California", manuscrito, s. f., p. 2. ACC.

mismo dicha ley sufrió modificaciones años más tarde debido a que los comités funcionaban como entes autónomos sin un control por parte del DDF. Bajo esa estructura la Comisión de Planificación del Distrito Federal funcionó en su momento y promovió considerables transformaciones urbanas, sin que la burocracia enraizada se interpusiera por algún tiempo, en su dinámica de trabajo, tanto así que cuando Violich estuvo en México todavía funcionaban dichos comités. El investigador reconoció, también, el proyecto para la planificación nacional, que a su parecer era semejante a la de Estados Unidos, pero por esos años había sido disminuida y su órgano ejecutivo, la Comisión de Programa, había sido cancelado.⁶⁹

En lo que se refiere a los planos maestros o reguladores, el estadounidense comentaba que aunque existían varios métodos, había aspectos en los que coincidían los de las ciudades latinoamericanas con los estadounidenses, tales como la recopilación de información básica y del entorno (*survey*), la zonificación en cuanto al uso del suelo, la circulación, las calles y el tráfico, las facilidades para la formación de parques y espacios recreativos, los edificios públicos, la replaneación por terremotos, los planos de nuevas ciudades, el desarrollo de la arquitectura moderna y la planificación de los recursos nacionales. La *Ley sobre Planeación General de la República* (1930), la *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y de Territorios de la Baja California* (1933) y *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*, ya revisados aquí, ofrecen una visión muy amplia de la aplicación de esos rubros en el país y en su capital.

En temas más específicos como el de la circulación, las calles y el tráfico, Violich informa: "Lo que vi en la ciudad de México, en Bogotá, en Lima, en La Paz, en Buenos Aires y, particularmente, en Sao Paulo me asombró por su atrevido y audaz enfoque al problema de liberar el tráfico urbano —vehicular y peatonal— y la necesidad de dar a las ciudades cierta galanura producida por las generosas normas para la movilidad. En la audacia y probidad para encarar este problema los urbanistas latinoamericanos nos han superado."⁷⁰

⁶⁹ Violich, *Cities of Latin America*, op. cit., p. 97.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 104.

Al parecer del autor, la ciudad de México llevaba la delantera, debido a su reciente auge constructivo y a su plano regulador; éste transformó áreas “envejecidas”, al ensanchar calles y hacer nuevas aperturas, a través de los comités ejecutivos y el principio de la plusvalía. Durante su estancia en la ciudad de México, seguramente, Violich fue atendido por Contreras, quien le ha de haber comentado que las obras empezadas la década anterior se basaban en el *Estudio preliminar 1932*, (Figura v.4) lo cual es cierto, pero como hemos visto el DDF nunca asumió ese hecho. Respecto a esas obras, el investigador se refiere a la ampliación y prolongación de San Juan de Letrán y de López.

Hoy la obra terminada muestra, de manera admirable, el resultado del firme esfuerzo —y paciencia— en la consecución de los objetivos planteados en la planificación de la ciudad. Sus logros en la difícil tarea de ampliar las calles en un espacio urbanizado, lo cual es palpable en el corazón de la ciudad, lo que indica que, para planificar de manera eficaz, se requiere más de la capacidad que de la ingeniería y el diseño. Contreras cree en los principios por los cuales trabaja. En el caso de estas dos calles, los costos se comparten con el dueño de la propiedad afectada, que a veces pagaba con la propiedad misma, que luego sería vendida por el Comité para ayudar a sufragar los gastos.⁷¹

Violich advertía en ello un problema de financiamiento bastante complicado, mismo que mostraba el grado de obligaciones que asumían, a menudo, los comités ejecutivos.

Sobre la zonificación, el autor de *Cities of Latin America* encontraba en la mayoría de las ciudades latinoamericanas que existía una legislación similar a la de Estados Unidos, en cuanto a la apertura de nuevas calles y la venta de lotes residenciales, los cuales debían ser aprobados por las autoridades municipales y por los técnicos en planificación. Dicha aprobación se basaba, por lo general, en el plan maestro de la ciudad. Por otro lado, alababa la cooperación de los residentes.

...los latinos llevan la delantera sobre nosotros en cuanto a la urbanización de nuevos espacios; hay una mayor disposición de los propietarios para cooperar por el interés público y contribuir con amplios terrenos para el trazo de anchas calles y espacios dedicados a parques, en zonas recién urbanizadas. Siempre me asombro al ver la magnitud de parques donados a la ciudad en los nuevos fraccionamientos de la ciudad de México, Bogotá, Lima y otras ciudades.

En la ciudad de México, quince por ciento de la propiedad fraccionada debe cederse para parques.⁷²

Es cierto que legislaciones y reglamentos ordenaban a fraccionadores un porcentaje que debía donarse, era difícil que ello se cumpliera, al menos en lo que respecta al Distrito Federal.

Como en el caso citado y una constante en el texto de Violich, su mirada es optimista. Creo que ello se debe, precisamente, a su metodología, en la que el punto de vista de los protagonistas de la planificación de las ciudades estudiadas fue fundamental. Por ello hay que ir con mucho tiento en algunos juicios, ya que si bien es cierto que, además de los testimonios, revisó documentos y recorrió y fotografió las urbes, creo que la realidad estudiada era más compleja, por lo menos en el caso de nuestra capital. Por otro lado debemos celebrar el valor del trabajo de Violich, probablemente el primero en la historiografía de la región, y además señalar que muchas de sus observaciones sobre la capital de la República mexicana eran certeras. Por ejemplo, él identifica sus contrastes, encomia la descentralización que lograron los comités ejecutivos, en los que había un halo de democratización, por la fuerte influencia de la planificación estadounidense en Contreras.

⁷¹ *Ibidem*, p. 105.

⁷² *Ibidem*, pp. 113-114.

❧ **ARQUITECTURA Y LO DEMÁS**
UN NUEVO VOCERO ❧

En la década de 1940, la revista *Arquitectura y lo Demás* constituyó un invaluable vocero y crítico del estado de la planificación de la capital del país e informó sobre las fallas de los organismos especializados; a la par, difundió documentos cardinales, como la *Ley sobre Planeación General de la República* (1930).⁷³ No sólo en las secciones referidas al tema, como “Urbanismo Oficial”, “Por esas calles” “Demoliciones Gratis”, se abordaron asuntos sobre la ciudad, sino también en notas, cápsulas informativas y dibujos, en los que con frecuencia se aludía a sus males, como se observa en este comentario:

ESPERANZA. Que la ciudad tendrá agua suficiente para beber y bañarse y hasta tirarla en las fuentes; que dentro de poco quedarán concluidas las nuevas obras del Desagüe del Valle de México, desapareciendo con ello el peligro de las inundaciones; que el problema de la habitación popular está en estudio a fin de que en la Post-Guerra quede resuelto, para lo que colaborarán el Departamento Central, la Secretaría de Hacienda, Salubridad y Asistencia; que no hay motivo alguno para que la varilla corrugada escasee o se venda en el mercado a precios superiores a los que se han fijado oficialmente; [...] que la colonia del Periodista quedará urbanizada en el próximo mes de julio; que más de 120,000 propietarios de lotes y fincas en las ciento veintiocho colonias proletarias de esta capital resulten beneficiadas al reducirse la aportación de los colonos —conforme la Ley de Cooperación— del sesenta al treinta por ciento...⁷⁴

⁷³ La revista *Arquitectura y lo Demás* editó 14 números, que van de mayo de 1945 a diciembre de 1950. Su editor-director fue el arquitecto Lorenzo Favela, el subdirector, el arquitecto Mauricio Gómez Mayorga y el jefe de redacción, el arquitecto Jorge Medellín; entre sus colaboradores estaban los arquitectos Enrique Guerrero, Augusto Pérez Palacios, Raúl Cacho, Alberto T. Arai, Marcial Gutiérrez Camarena, Luis Barragán y Salvador Ortega, asimismo el Dr. Atl.

⁷⁴ L. F. “Croquis”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. I, núm. 1, mayo de 1945, p. 3.

Asimismo, se dieron a conocer unos dibujos con el título “Audiffred urbanista”, entre cuyos tópicos estaban “La falta de agua; las rentas por los cielos; el ruido envilecedor de toda la ciudad; las lindas casitas coloniales desbaratadas por los pretenciosos edificios de departamentos; los sucios, congestionados, meteóricos y homicidas camiones; los carísimos, laberínticos y minúsculos departamentos estilo campo de concentración y muchos temas afines son objetivos del lápiz de Audiffred”.⁷⁵

Sobre la aplicación y el funcionamiento de los organismos responsables de la planificación, el arquitecto Enrique Guerrero puso el dedo en la llaga, en su columna “Urbanismo Oficial”, en donde hacía severas críticas.⁷⁶

Las dependencias aglutinadas en el DDF que, por ley, decreto o acuerdo, intervenían en la planificación y zonificación del Distrito Federal, sumaban diez:⁷⁷ la Comisión de Planificación del Distrito Federal, la Comisión Mixta de Planificación, los Comités Ejecutivos, la Dirección de Obras Públicas, la Comisión Reguladora del Crecimiento de la Ciudad, la Oficina de Estudios del Plano Regulador, el Consejo Consultivo de Arquitectura, la Comisión del Reglamento de las Construcciones, el Consejo Consultivo de la Ciudad de México y diversas oficinas del Departamento Central, todas ellas entidades establecidas en la legislación de 1936.⁷⁸ La Comisión de Planificación seguía siendo el ente regulador de las funciones de planificación y coordinaba a los demás organismos, mismos que debían “proporcionar a los habitantes de la ciudad de México seguridad, salubridad, belleza y comodidad”.⁷⁹

A partir del documento “Codificación sobre Planificación y Zonificación”, publicado por el DDF en el año de 1943, Guerrero hizo un diagnóstico. Por

⁷⁵ “Audiffred urbanista”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. I, núm. 4, agosto de 1945, p. 15.

⁷⁶ Una semblanza del arquitecto se halla en Catherine R. Ettinger, “Enrique Guerrero”, en *Los arquitectos mexicanos de la modernidad*, op. cit., pp. 277-289.

⁷⁷ Algunos autores aquí estudiados mencionan un número diferente de organismos; Guerrero indica diez, mientras que Francis Violich y el arquitecto Lorenzo Favela, trece.

⁷⁸ Debemos mencionar, también, el Consejo Consultivo de la Ciudad de México, fundado en la década de 1920.

⁷⁹ Enrique Guerrero, “Urbanismo Oficial”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. I, núm. 1, mayo de 1945, p. 18.

medio de la transcripción de algunos fragmentos conocemos objetivos, miembros, funciones, frecuencia de sus sesiones de cada uno de los organismos encargados que forman la Comisión de Planificación.⁸⁰ Después, su crítica se dirige a la escasez de técnicos y a su falta de preparación; reconoce que la labor de las dependencias era indeterminada, confusa y entre ellas prevalecía una anarquía; alude también a la desvinculación entre la Comisión de Planificación, la Oficina de Estudios del Plano Regulador, el Consejo Consultivo de Arquitectura y la Comisión del Reglamento de las Construcciones; señala, también, la falta de carácter técnico y la debilidad para la ejecución de sus tareas, además había un desconocimiento de las necesidades, ya que el plano regulador se había comenzado a formar desde junio de 1936, sin que hubiera un conocimiento preciso de los problemas de la capital, lo que quería decir que todavía no se aplicaba la primera etapa del método urbanístico, es decir, el estudio de la ciudad, sus problemáticas y necesidades, sin el cual se habían iniciado los trabajos llamados de “planificación”.

Para el arquitecto Guerrero, otro problema era la interpretación tan restringida que, tanto la Oficina del Plano Regulador como la Dirección de Obras Públicas, hacían de lo que debía ser el plano de la ciudad, sin

...agregarle nada al concepto de planificación que se expresa en las leyes relativas consistente en apertura de calles, rectificación, prolongación, ampliación y mejoramiento de las existentes, creación de parques, jardines, ejecución de nuevas obras, etc. pero sin mencionar y menos recalcar que la condición para que eso sea planificación, o mejor, un aspecto de la planificación [...] es necesario e indispensable que esté presidido y corresponda a estudios y planes orgánicos hechos para la regulación y control físico del Distrito Federal.⁸¹

Aunado a ello, las obras y las soluciones eran esporádicas y aisladas, sin un plan de conjunto congruente

con las necesidades y recursos de la ciudad, un plan orgánico que respondiera a las necesidades reales de la población.

Guerrero coincidía con lo propuesto anteriormente por Contreras, es decir, con la formulación de un plan de conjunto, un plano regulador, que se basara en una labor documental y de campo, para el reconocimiento de la ciudad y sus problemáticas, como un primer momento en el proceso urbanístico, así como sobre su flexibilidad y su puesta al día, él dice: “Se hacen indispensables no datos estáticos, referidos a una fecha, sino datos sucesivos de su situación física, económica y social para caracterizarla en sus partes y como organismo que vive y funciona. De aquí de que los planos de la ciudad estén al día, y de que su formulación e investigación se hagan, para hacerlos reales e incontrovertibles, en forma rigurosamente técnica.”⁸²

Las críticas se dirigían, igualmente, a la zonificación, es decir, a la determinación del uso del suelo, ya que no había una caracterización ya fuese por distritos o zonas, para el control físico, la regulación y la coordinación de las distintas actividades de la vida urbana. En cuanto a la ubicación de las industrias había una reglamentación parcial y dogmática y no una “lógica y real”. Además de no trabajar en coordinación con un plano de conjunto, las disposiciones del reglamento de zonificación se aplicaban únicamente a la “unidad urbana” o sea a la ciudad de México y no al Distrito Federal, y Guerrero advertía, “y menos aún destinan algún articulado para tratar los casos de zonificación en el área próxima a la ciudad y perteneciente al estado de México, que evidentemente influyen la vida de aquella. Para el caso, basta citar lugares como San Bartolo Naucalpan y Tlalnepantla, en donde se está efectuando una libre concentración de fábricas y su correspondiente de población trabajadora con miras visibles de crecer intensiva y desordenadamente por la falta de control urbanístico oficial.”⁸³ El arquitecto concluía que debía cambiarse la manera como se entendía y se ejecutaba el “urbanismo oficial”.

El diagnóstico de Guerrero es valioso porque da a conocer cómo fueron interpretadas y aplicadas

⁸⁰ A decir de Guerrero, el documento, de carácter jurídico, informaba sobre cada una de las diez dependencias encargadas de la ciudad.

⁸¹ Guerrero, “Urbanismo Oficial”, *op. cit.*, p. 18.

⁸² *Idem.*

⁸³ *Ibidem*, p. 19.

las medidas propuestas e implementadas por Contreras para la planificación del Distrito Federal, en cuanto a organismos especializados, leyes, reglamentos, plano regulador, zonificación y escala regional, entre otras.

La sección “Urbanismo Oficial” del arquitecto Guerrero sólo se publicó en dos ocasiones; sin embargo, *Arquitectura y lo Demás* difundió otros documentos relacionados, como “El proyecto de funcionamiento del Consejo de Arquitectura de la ciudad de México”. En la nota introductoria se advertía que la Sociedad de Arquitectos Mexicanos (SAM) había resuelto retirar de ese organismo a sus representantes, debido a que ellos fueron “disminuidos” por las autoridades del DDF a la “esencia pelele”; por esa razón, preparó ese documento, el cual señalaba “las deficiencias constantes observadas, los errores más repetidos y las tendencias desorientadas que es necesarios encauzar”.⁸⁴ En términos generales, las nuevas atribuciones del Consejo de Arquitectura de la Ciudad de México propuestas por la SAM eran:

1. Todos los edificios que se construyen en la ciudad de México, así como las modificaciones a los ya construidos deberán ser aprobados previamente por el Consejo de Arquitectura.
2. Todas las construcciones de condición provisional, de carácter francamente decorativo, ornamental, férico o de anuncio, deberán ser aprobadas oportunamente por el Consejo de Arquitectura.
3. Los anuncios simples o luminosos que formen parte de los edificios deberán ser aprobados por el propio Consejo y también los aislados, cuando tengan como fondo plazas, calles, edificios o estén en su proximidad.
4. Los monumentos, motivos arquitectónicos y arreglo de jardines dentro de plazas, parques y avenidas deben ser aprobados por el Consejo.⁸⁵

Ese documento tenía fecha del 5 de agosto de 1943 y lo firmaban los representantes del Consejo de Arquitectura, los arquitectos Augusto Pérez Palacio y

Mauricio Campos, y por la SAM, Carlos Obregón Santacilia, Álvaro Aburto y Enrique Yáñez.

Por otro lado, *Arquitectura y lo Demás* dio a conocer el artículo “El plano de la ciudad” del arquitecto Mauricio Gómez Mayorga, desarrollado a la manera del publicado por Alfonso Pallares en 1925, quien se colocaba frente a un plano de la ciudad de México y ofrecía sus impresiones. Ahora, Gómez Mayorga hace el mismo ejercicio:

Lea usted un plano cualquiera de la ciudad. Examínelo. Recorra la ciudad en él como lo haría desde un avión. Dese cuenta de su falta de sentido; de su dispersión desorganizada. Vea usted en el plano la primitiva, aceptable traza de la ciudad (aceptable para su época y en las circunstancias que la originaron) y observe en qué forma, muy recientemente, la inepticia urbanística de los mercaderes de terrenos, en complicidad con la falta de vigilancia de las autoridades, ha rodeado esa traza española primordial y sus prolongaciones de un confuso y ancho cinturón de desorden; de un tejido canceroso y exorbitado que no obedece a propósito ni a destino urbano de ninguna especie.⁸⁶

Al parecer del arquitecto no existía un tejido que conectara a la ciudad con las poblaciones circunvecinas, y los espacios vacíos entre ellas se llenaron sin orden ni ley, resultando un tejido múltiple y fragmentado, con soluciones diferentes en cada lugar, por ejemplo:

...esa colonia Federal por la carretera de Puebla, con su planta de penitenciaría del siglo pasado. O ese curioso abanico que se abre sobre Insurgentes enfrente de la así llamada Ciudad de los Deportes. O la sucesión de maquetas de ciudades, cada una con su zocalito en miniatura que se encuentran apiladas a uno y otro lado de la calzada de Tlalpan; cada una de ellas con su ridículos sistemita independiente de calles, con su nomenclatura con su traza que juega a la autonomía, traicionando los intereses de la gran ciudad. Vea usted el plano de la colonia Hipódromo, cuyo trazo hace pensar que se encuentra sobre una loma, y que no obedece sino al deseo de perpetuar

⁸⁴ “El proyecto de funcionamiento del Consejo de Arquitectura de la ciudad de México”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. I, núm. 2, junio de 1945, p. 18.

⁸⁵ *Idem*.

⁸⁶ Mauricio Gómez Mayorga, “El plano de la ciudad”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. II, núm. 11, mayo 1947-marzo 1948, p. 16.

un hipódromo extinto, que para nosotros ya resulta legendario.⁸⁷

Debido a la suma de errores, el desorden y la falta de una planificación y sentido urbanístico, de acuerdo con Gómez Mayorga, la ciudad de México requería de un plano regulador, para ofrecerle un “concierto”.

En un número que podríamos considerar monográfico, *Arquitectura y lo Demás* transcribió íntegramente la “Memoria del anteproyecto de las Terminales Ferroviarias de los Ferrocarriles Nacionales de México” del arquitecto Jorge L. Medellín, cuya presentación fue redactada por el arquitecto Carlos Lazo Barreiro, quien destacó las cualidades del plan, sin siquiera mencionar los proyectos realizados en la década anterior por Contreras, mismos que fueron ampliamente difundidos, lo que muestra que no se aplicaba el método urbanístico en la preparación de un proyecto de tal magnitud, en el sentido de considerar los proyectos anteriores.⁸⁸

Otra nota sobresaliente fue “Sugestiones que hace la Sociedad de Arquitectos Mexicanos a la Dirección de Obras Públicas del gobierno del Distrito Federal para la formulación de la nueva ley de zonificación”. En su preparación, los arquitectos firmantes, José Luis Cuevas, Carlos Contreras, Vicente Urquiaga, Enrique Guerrero y Carlos Tarditi tuvieron en cuenta la legislación de 1933, de 1936 y las “Modificaciones a la Legislación en Materia de Planificación, Zonificación y Habitación” de 1945. Algunas de las sugerencias eran, por ejemplo, ampliar y poner al día conceptos, tales como planificación, zonificación, habitación, plusvalía y plano regulador. Acerca de este último, se planteaba la urgencia de que la ciudad de México y el Distrito Federal (Valle de México) con-

taran con estudios básicos de índole regional, que debían ser emprendidos por un organismo descentralizado “que cuente con todos los elementos técnicos necesarios y el presupuesto que se requiera para que puede terminarse a la mayor brevedad ese documento que consideramos fundamental.”⁸⁹

Sobre la fundación del Instituto Nacional Mexicano de Planificación la revista informa que en una “reñidísima” votación, empatada entre “el padre de la planificación de México, arquitecto Carlos Contreras y “er ñeñe” de la planificación, Arq. Carlos Lazo Jr. hizo que la elección de presidente recayera en el arquitecto Manuel Chacón”.⁹⁰ Así, *Arquitectura y lo Demás* anunciaba un cambio de estafeta, en materia de planificación, al reconocer a Contreras como su iniciador y a Lazo como el continuador.

OTRA EXPOSICIÓN

La Exposición Nacional de Urbanismo y Construcción fue organizada por la Dirección de Obras Públicas y por el Consejo de Arquitectura del Departamento Central. Abierta al público el 18 de junio de 1945 y coordinada por arquitecto Enrique Aragón Echeagaray, se presentó en el Palacio de Bellas Artes. Antes de su inauguración, en la revista *Arquitectura y lo Demás* se hizo este comentario:

Hay una exposición viva y de desorden y de destrucción nacionales en la que destacan los Ferrocarriles Nacionales, la falta de agua y drenaje, la invasión de terrenos por los “paracaidistas”, el derrumbe de los edificios, la guerra que los presidentes municipales hacen a las bellas plazas de sus pueblos, la ciudad

⁸⁷ *Idem.*

⁸⁸ Jorge L. Medellín, “Memoria del anteproyecto de las Terminales Ferroviarias de los Ferrocarriles Nacionales de México”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. III, núm. 13, enero-agosto de 1949, pp. 14-69.

⁸⁹ “Sugestiones que hace la Sociedad de Arquitectos Mexicanos a la Dirección de Obras Públicas del gobierno del Distrito Federal para la formulación de la nueva ley de zonificación”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. II, núm. 8, febrero-marzo de 1946, p. 12.

⁹⁰ L. F. “Notas”, en *Arquitectura y lo demás*, v. II, núm. 10, septiembre de 1946-abril de 1947, p. 2.

de los deportes y los veinticinco años de colonias de postín y casas de departamentos estilo campo de concentración en la ciudad de México, con sus correspondientes imitaciones provincianas, etc. etc.

¿Qué será lo que la oficialísima exposición irá a revelar?⁹¹

Por las secciones en las que se dividió y sus propósitos recuerda la Primera Exposición Nacional de Planeación de 1927. Entre los temas ahora tratados estaban la distribución geográfica de la República, los parques nacionales, los sistemas de irrigación en las distintas zonas de país, la electrificación de la República, las comunicaciones generales: carreteras, ferrocarriles, campos de aviación; el turismo; y los planos regionales. En los rubros específicamente urbanos, comprendía los incluidos en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*, tales como el trazo, los fraccionamientos y la zonificación.

En forma paralela a la exposición, se llevó a cabo un ciclo de conferencias, entre ellas, “Concepto de parque nacional en el urbanismo moderno” por el ingeniero forestal Ángel Roldán, “Las antiguas ciudades de México” por el arquitecto Ignacio Marquina, “La manzana como unidad mínima urbana” por el arquitecto Alfonso Pallares y “La circunvalación de la ciudad de México” por el ingeniero José Medrano.⁹²

El arquitecto Enrique Guerrero hizo un comentario sobre esa Primera Exposición Nacional de Urbanismo y Construcción y, a su vez, se refirió a

la Exposición Gráfica de la Ciudad de México, celebrada en 1944:

Así como la Primera Exposición Gráfica de la Ciudad de México a fines del año pasado fue fiel —fidelísima— al caos de una ciudad, la Primera Exposición Nacional de Urbanismo y Construcción de junio a julio del año en curso lo fue al caos de una nación. Ambas organizadas por el Departamento Central fueron dos muestras del Urbanismo Oficial.

Así como la ciudad de México, ya con más de dos millones y cuarto de habitantes, sigue creciendo al amparo de la desvinculada y confusa acción o inacción de los diez organismos que por ley intervienen en su planificación [...] así la nación sigue creciendo anárquicamente a la sombra de las sombras de las leyes olvidadas, pero no derogadas y de organismos atrofiados pero que debían de funcionar. Las leyes olvidadas: Ley de Secretarías de Estado y Ley de Planeación General de la República promulgada el 12 de julio de 1930; los organismos atrofiados: Comisión Nacional de planificación y Comisión de Programa.⁹³

En esta nota, el arquitecto Guerrero continuaba con la crítica acerca de la falta de seguimiento y aplicación de la legislación existente y aclaraba que esa exposición no era la primera en su tipo, sino la de 1927, con el nombre de Primera Exposición Nacional de Planeación, coordinada por la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana.

⁹¹ L. F., “Croquis”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. 1, núm. 2, junio de 1945, p. 7.

⁹² *Memoria del Gobierno del Distrito Federal del 1º de septiembre de 1944 al 31 de agosto de 1945*, op. cit., pp. 75-77.

⁹³ Guerrero, “Urbanismo Oficial”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. 1, núm. 3, op. cit., p. 21.



GUATELUPE

ZÔNE D'AFFAÏSSEMENT

G. DEBYA

A. SERDAN

AVE. HIDALGO

BRASIL



ALAMEDA CENTRAL

TACUBA CORRESPONDANCE LIGNES I-III

LIGNE II

S DE MAYO

MADERO



PLAZA DE LA CONSTITUCION

PAL NAC

LIGNE I

PINO SUAREZ

20 DE NOVIEMBRE

S DE FEBRERO

ARCOS DE BELEN

IZAZAGA

CORRESPONDANCE LIGNES I-II

LIGNE II

PLAZA DE

CUATEMOTZIN

CUATEMOTZIN

CIUDAD UNIVERSITARIO

EL CREPÚSCULO

UN RELEVO GENERACIONAL

En los últimos números de la revista *Arquitectura y lo Demás* se promovió la figura del arquitecto Carlos Lazo Barreiro, en el sentido de que Carlos Contreras era “el padre de la planificación de México” y Lazo Barreiro, “el nene”.

SEMBLANZA DE UN NOVEL URBANISTA

En su tesis profesional Lazo Barreiro había mostrado su interés en la planificación, al desarrollar el tema *Planificación y arquitectura y rural en México* (1939), lo mismo se advertía en su servicio social, realizado en el Valle del Mezquital. Más tarde, se especializó en el extranjero, cursó seminarios en el *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) y en la *Columbia University* de Nueva York. Entre 1939 y 1946 realizó viajes de estudio a diferentes lugares de Estados Unidos, en donde conoció de cerca el proyecto del Valle del río Tennessee.

Entre sus proyectos destaca la Planificación del Puerto de Tampico, que le valió la beca Delano-Aldrich. Fue asesor técnico del comité ejecutivo para las obras del Río de la Piedad y de la Calzada de Guadalupe, y gerente general de la construcción de la Ciudad Universitaria, cuya construcción se basó en el plan maestro de Mario Pani y Enrique del Moral. También fue consultor del Programa

de Gobierno-Planificación Nacional 1946-1952 en la SCOP.¹ Su paso por esa secretaría, primero como oficial mayor y más tarde como ministro, fue fundamental para el impulso de un programa de planificación de ciudades, en donde había una aduana, es decir, en zonas fronterizas y aeropuertos. El arquitecto Enrique Cervantes, quien gracias a la misma beca realizó varios viajes de estudio a Estados Unidos y al Valle del Tennessee, fungió como consultor y asesor de los planos reguladores de 41 poblaciones fronterizas y portuarias, formulados por arquitectos connotados, entre los que estaban Carlos Contreras, Domingo García Ramos, Mario Pani y el propio Cervantes.² Al término del mandato de Lazo Barreiro en esa dependencia, *Arquitectura y lo demás* anunció: “Con su salida quedó destruida una de las escasas posibilidades de que el gobierno se aboque a resolver los problemas de planificación con eficacia, amplitud y civismo.”³

ARTÍCULOS EN LA REVISTA

Arquitectura y lo Demás promovió con entusiasmo la carrera y la obra del nuevo urbanista. De la sección “Urbanismo y Arquitectura”, editada por la SAM en *Excelsior*, transcribieron dos reportajes, firmados por Lorenzo Favela.⁴ Uno se tituló “TVA, un portentoso ejemplo de planificación...” y el otro, “Un raro caso ejemplar... Carlos Lazo Jr. en Bienes Nacionales”. Igualmente, la revista publicó los artículos “La arquitectura cósmico-atómica o la cueva civilizada de Carlos Lazo Jr. Fuga y retorno de un arquitecto, varios proyectos y una realización: Sierra Leona número 374” y “La Unidad Esperanza. Un conjunto de

viviendas populares por los arquitectos Carlos Lazo Jr. y Antonio Serra e ingeniero Medrano”.⁵

En el artículo “El TVA portentoso ejemplo de planificación regional y de arquitectura excepcional” se informaba que, inspirado en el proyecto estadounidense, el gobierno mexicano realizaba planes “que son piedra de toque de su política y utiliza los servicios de Lazo.” Favela no reparaba en elogios al proyecto regional del valle del río Tennessee (TVA: *Tennessee Valley Authority*):

Lo que es actualmente una de las más asombrosas obras realizadas por el hombre en todos tiempos, gigantesca realización de un gigantesco plan que incluye presas, plantas eléctricas, vasta red de navegación, puentes y ciudades con edificios de todas clases; en el que han trabajado miles y miles de hombres bajo la dirección de escuadrones de técnicos y en el que se han gastado y seguirán gastando fabulosas sumas de dinero; obras que serán índice para juzgar históricamente no sólo a la nación americana, sino a la cultura de nuestro tiempo...⁶

El valle del río Tennessee abarcaba una extensa zona de cuarenta mil millas cuadradas, integrada por partes de siete estados de la Unión Americana, que el río con sus crecientes había empobrecido, y que con dicho proyecto se domaría, amansaría y se pondría al servicio de la región. Desde el punto de vista de Favela, se trataba de un proyecto sorprendente en lo social, vastísimo en el campo de la planificación regional, asombroso en el ramo de la ingeniería y fascinante en el de la arquitectura, mismo que estuvo bajo la dirección del arquitecto Roland A. Wank, con la colaboración de los arquitectos Harry B. Tour, Mario Bianculli e Hiram Ostrander.

Por otro lado, el artículo “La arquitectura cósmico-atómica o la cueva civilizada de Carlos Lazo Jr. Fuga y retorno de un arquitecto, varios proyectos y una realización: Sierra Leona número 374” fue acompañado de la nota “Organización, formato y pies de Lorenzo Favela y Gonzalo Alfredo Andrade; una opinión de Diego Rivera; carátula de Gómez Rosas; y

¹ Para su concepción de lo que es la planificación y el significado de la Ciudad Universitaria, Ver: Carlos Lazo, *Pensamiento y destino de la Ciudad Universitaria de México*, México, Imprenta Universitaria, 1952.

² *Entrevista con el arquitecto Enrique Cervantes Sánchez del 19 de mayo de 2011, realizada por Alejandrina Escudero.*

³ L. P., “Notas”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. III, núm. 13, enero-agosto de 1949, p. 4.

⁴ La sección “Urbanismo y Arquitectura”, editada por la SAM en *Excelsior*, fue publicada durante ocho meses del año de 1943 por Lorenzo Favela, quien a partir de 1945 dirigió *Arquitectura y lo Demás*.

⁵ S. a., “1943-1948”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. II, núm. 11, mayo de 1947-marzo de 1948, p. 20.

⁶ *Idem.*

fotografías en blanco y negro y en color de Walter Reuter”.⁷ En él, se ofreció una semblanza curricular de Lazo Barreiro, extraída de la publicación *Who is Who in Latin America*.⁸ En el pie de una fotografía se informaba sobre el terreno en el que se ubicaría el proyecto: “la entrada ríscosa, con rampas, plantas colgantes y jardín sobre la casa de Sierra Leona 374, primera realización de la arquitectura cósmico-atómica o la cueva civilizada de Carlos Lazo Jr. engendradora de este reportaje.”

Ese extenso artículo, ilustrado profusamente con fotografías de Walter Reuter y con varios planos, iniciaba con el motor que impulsó a Lazo a buscar nuevos caminos:

Insatisfecho, inquieto, hastiado de una arquitectura hija de la dominante e insaciable voracidad de los inversionistas; de la desaprensión incivil y cómplice de las autoridades; de la terca y feliz bobería del cliente medio; de las rutinarias y dictatoriales industrias; de las maquinizantes y deshumanizantes técnicas de los técnicos de la construcción; de una sociedad analfabeta, insensible y atolondrada por los listos, los demagogos, los congresos, la atómica, las rocolas y los intelectuales, Carlos Lazo Jr., mexicano hastiado, gritó... gritó contra la arquitectura, contra la geometría y contra Le Corbusier; arrojó el compás, rompió la regla “te”... huyó y buscó. Buscó y encontró... guiado por el indestructible y persistente atavismo buscó... y reencontró la caverna...⁹

En ese tono continúa el texto introductorio de Favela sobre la innovadora composición de Lazo, llamada cueva civilizada, con variantes para su ubicación en barrios pobres, junto al mar, en acantilados, sobre cerros y barrancas, “para que las gentes vivan más, sientan más piensen y gocen más.”¹⁰

Como lo sugieren los editores de *Arquitectura y lo Demás*, Carlos Lazo Barreiro tomó la estafeta en lo que se refiere a la planificación, siendo en ese sentido

continuator de Contreras. Al igual que él, estudió en Estados Unidos; conoció de cerca el gran proyecto de planificación regional de su momento, el TVA, y quedó tan impactado, como lo fue Contreras con el *Regional Plan of New York and its Environs*. Cuando era ministro de la SCOP, un accidente truncó la vida del novel urbanista.

LOS ÚLTIMOS PROYECTOS

EL CRUCERO CHAPULTEPEC-BUCARELI

Hemos visto que proyectos de Contreras para espacios específicos se fueron concretando, como es el caso de los ubicados en el centro de la ciudad y sus zonas aledañas, basados en el *Estudio Preliminar 1932*, en tanto que otros, que publicó o presentó a las autoridades correspondientes, fueron copiados, traspapelados o perdidos, y ante la necesidad o urgencia de continuar con la modernización de la ciudad, ellos se adoptaban o adaptaban, lo que fue evidente con el eje oriente-poniente, que ligaba a los caminos de Toluca y Puebla, y cuyas obras estaban por terminarse, a cargo del ingeniero Juan Diez Bonilla, quien informaba sobre los avances:

...el trazo de la Av. Fray Servando Teresa de Mier desde la calzada de Balbuena, hasta las calles de Gabriel Hernández, ya está ejecutado con una latitud de cuarenta metros y que se pretende prolongarla al oriente hasta la calzada México-Puebla en un punto de intersección próximo con la vía que lleva al Aeropuerto y hasta el occidente unirla con la avenida Chapultepec, de tal manera que se ligan las carreteras México-Puebla y México-Guadalajara, por medio de una arteria importantísima que atravesará la ciudad en sentido Oriente-Poniente.¹¹

La apropiación de los proyectos de Contreras es innegable, en el caso del cruce ubicado en ese mismo eje, a la altura de La Piedad (Cuauhtémoc) y Bucareli.

⁷ S. a., “La arquitectura cósmico-atómica o la cueva civilizada de Carlos Lazo Jr. Fuga y retorno de un arquitecto, varios proyectos y una realización: Sierra Leona número 374” en *Arquitectura y lo Demás*, v. II, núm. 11, mayo de 1947-marzo de 1948, p. 61.

⁸ *Ibidem*, p. 60.

⁹ *Ibidem*, p. 61.

¹⁰ *Ibidem*, p. 62.

¹¹ *Acta número 5 de la reunión de la Comisión de Planificación el 3 de mayo de 1950*, mecanuscrito, p. 4. AEC.

En una reunión de la Comisión de Planificación del Distrito Federal, celebrada en mayo de 1950, uno de los temas por tratar era la construcción del llamado cruceo Chapultepec-Bucareli, a cargo, también, del mismo ingeniero Diez Bonilla. En ella, se informaba que el proyecto había sido autorizado en octubre de 1947, aunque poco se había avanzado. La propuesta estaba formada por una glorieta excéntrica para resolver el cruce de avenida Chapultepec con las calles de Bucareli y calzada de la Piedad, a la que llegaría Fray Servando Teresa de Mier, por medio de la ampliación de las calles de Dr. Río de la Loza.

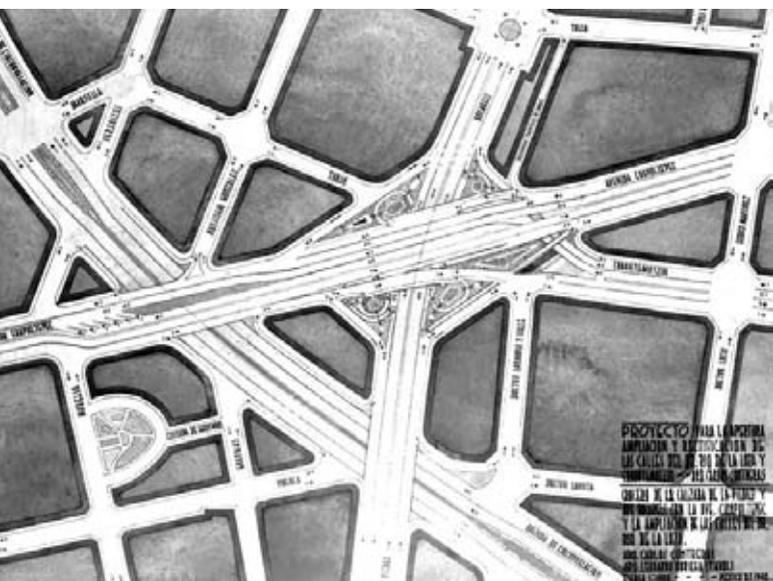


Figura IX.1. Carlos Contreras y Eduardo Noriega Stavoli. *Proyecto para la apertura, ampliación y rectificación de las calles de Dr. Río de la Loza y Cuauhtemotzín! Cruceo de la calzada de La Piedad y avenida Bucareli con la avenida Chapultepec y la ampliación de las calles de Dr. Río de la Loza, 1944.* Escala 1:1,000. Tomado de una fotografía. ACC.

Contreras, quien asistió a dicha reunión como representante de la Confederación de Cámaras Industriales, tomó la palabra para informar que años antes él había preparado y entregado a las autoridades el plan correspondiente a ese cruceo, que resolvió: “con pasos a desnivel, aunque con soluciones inmediatas de carácter superficial, y [...] ese proyecto no difiere sensiblemente del que ahora ha presentado el ingeniero Diez Bonilla, proponiendo que antes de votarse un acuerdo sobre este asunto se traiga a consideración de la Comisión su proyecto, que ha

sido estudiado con todo detenimiento, porque posiblemente podría adaptarse uno a otro o uno intermedio entre ambos.”¹² Los asistentes negaron conocer el trazo, por lo que el urbanista se comprometió a presentarlo en la siguiente sesión, con el fin de que se tomara en cuenta.

El *Proyecto para la apertura, ampliación y rectificación de las calles del Río de la Loza y Cuauhtemotzín. Cruceo de la calzada de La Piedad y avenida Bucareli con la avenida Chapultepec y con la ampliación de las calles del Río de la Loza* (1940), preparado por Contreras en colaboración con el arquitecto Leonardo

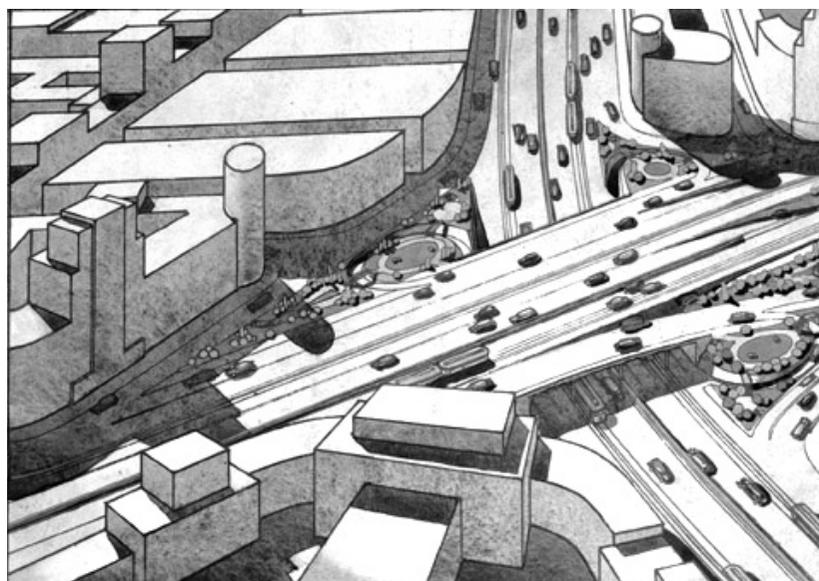


Figura IX.2. Carlos Contreras y Eduardo Noriega Stavoli. Una solución al cruceo Bucareli-Chapultepec, ca.1944. Tomado de una fotografía. ACC.

Noriega Stavoli, fue descrito así: “Una calle seguía su curso y la otra, formando un puente, pasaba por arriba. El problema de tránsito quedaba resuelto sin necesidad de altos ni de semáforos, puesto que los tranvías, automóviles y camiones no se encontraban los unos con los otros al llegar al cruceo. Había además, como un toque de embellecimiento, jardines.”¹³

¹² *Ibidem*, p. 6.

¹³ Oswaldo Díaz Ruanova, “Hagamos una ciudad noble y lógica”, en *Revista de América*, junio de 1948, p. 13.

No tenemos noticias sobre las reuniones subsiguientes de la Comisión de Planificación; sin embargo, días después, Contreras dirigió un escrito al arquitecto Jean Labatut, profesor de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Princeton, New Jersey, en el que le pedía su opinión sobre el proyecto.¹⁴ Le informaba que para elaborarlo siguió los estudios e indicaciones de Fritz Malcher en su trabajo *The Steady Flow Traffic System*, publicado por la Universidad de Harvard en 1935. El mexicano comentaba que lo había presentado a los miembros de la Comisión de Planificación, “sus eternos enemigos amistosos” (*eternal friendly enemies*), y “ellos impugnaron mi proyecto, argumentando que los coches no pueden bajar por los cuatro elementos circulares trébol de 4 hojas porque el eje interior —10 metros— es definitivamente insuficiente, y según el director de Obras Públicas (*le ingénieur en chef de la Ville*) debe medir como mínimo 60 metros.”¹⁵

En la misiva, el mexicano ofrecía al arquitecto francés, radicado en Estados Unidos, una serie de precisiones técnicas, basadas en el libro aludido, y le pedía, como “autoridad máxima”, su opinión. Labatut le contestó que después de recibir su carta consultó el asunto con el profesor Philip Kissam,

jefe del departamento de ingeniería civil de la Universidad de Princeton, y ésta fue la respuesta:

He aquí nuestra opinión. Su solución es muy inteligente. Debido al tráfico local que tiene que ser absorbido por los tréboles de cuatro hojas, el radio de 60 metros sugerido por sus ingenieros es demasiado grande y totalmente fuera de escala para un cruce de ciudad tipo hoja trébol.

El profesor Kissam se opone a la solución que se da al acceso al tráfico preferente de la avenida

Chapultepec. [...] Un carril de alta velocidad sería mucho mejor, ya que un flujo uniforme es más importante que muchos carriles; de esta manera, al reducir su número se puede ampliar fácilmente el eje y el ancho de los carriles del trébol. Felicidades por esa solución muy inteligente.¹⁶

El proyecto del cruceo Chapultepec-Bucareli revela, definitivamente, que la influencia de Contreras en el medio está a la baja, incluso su autoestima, ya que ante los ataques de sus *eternal friendly enemies* tuvo que ampararse en la opinión de los expertos extranjeros para confirmar que sus decisiones técnicas habían sido las adecuadas.

EL CRUCERO REFORMA-INSURGENTES

El trazo del cruceo Reforma-Insurgentes lo publicó Contreras en la sección “Planificación y Arquitectura” de *México en la Cultura de Novedades*, bajo el título “Croquis del Cruceo Reforma-Insurgentes. Solución de tránsito continuo”. En principio proponía reubicar el monumento a Cuauhtémoc en la glorieta de Las Palmas (Reforma-Niza-Rhin), viendo el cambio como una ventaja, desde el punto de vista del tráfico, el cual “consiste con el cambio de Cuauhtémoc y de los problemas del cruceo Reforma-Insurgentes con el paso a desnivel y con rampas auxiliares tendríamos un tránsito continuo y fluido desde la glorieta de la estatua a Colón hasta la glorieta de Cuauhtémoc [...] es decir, un kilómetro de vía libre [...] conservándose naturalmente en toda esta extensión las calles laterales como importantes auxiliares de acceso y desahogo de la circulación del Paseo de la Reforma.”¹⁷ El paso a desnivel de 14 metros de ancho ofrecía ocho hileras de automóviles que pasaban la avenida Insurgentes por debajo del Paseo de la Reforma y cuatro rampas dobles auxiliares en los ángulos formados por la intersección de las dos avenidas, resolviendo, así, los problemas de tránsito por medio de una circulación continua, “sin semáforos ni vigilantes”. Con la finali-

¹⁴ Jean Labatut nació en Martres-Tolosane, Haute-Garonne, Francia; fue profesor en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Princeton por cerca de 60 años; como urbanista preparó proyectos para La Habana, Cuba.

¹⁵ Carta de Carlos Contreras a Jean Labatut del 9 de mayo de 1950, en francés en el original. AEC.

¹⁶ Carta de Jean Labatut a Carlos Contreras del 23 de mayo de 1950, en inglés en el original. AEC.

¹⁷ Carlos Contreras, “El Paseo de la Reforma”, en “Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novedades*, 19 de junio de 1949, p. 8.

dad de apoyar su plan, Contreras reproducía fotografías de soluciones semejantes, hechas en Los Ángeles, Nueva York y Estocolmo. La solución del crucero Reforma-Insurgentes, advierte Contreras, debía ser técnica y eficiente, y no se debía de permitir que se resolviera “con criterio económico de una mediocridad intolerable.”

Por su parte, el arquitecto Mario Pani había preparado la propuesta *Un nuevo centro de la ciudad de México. Crucero Reforma-Insurgentes. Proyecto de Planificación y Zonificación*.¹⁸ Tanto este proyecto como el de Contreras se relacionaban con la reciente renovación de la zona, que incluyó la apertura de la avenida Juárez, los arreglos al Paseo de la Reforma, la conclusión del Monumento a la Revolución, las prolongaciones de Insurgentes sur y norte, en particular la de Ramón Guzmán, ampliada a 40 m de ancho entre Paseo de la Reforma y Puente de Alvarado, realizadas la década anterior.

En su proyecto, Mario Pani planteó que el eje Reforma-Insurgentes se convirtiera en el nuevo centro de la ciudad, lo mismo que años antes había propuesto Contreras (y en 1900 Adamo Boari) para el crucero San Juan de Letrán-avenida Juárez. En la revista *Arquitectura y lo Demás* se evaluó así el crucero de Pani:

No habiendo un plano regulador de la ciudad, el mencionado proyecto no es una solución en armonía con un plan general, sino una solución aislada, desvinculada del resto de los problemas urbanísticos con pretensiones de forzar su validez porque sí, simplemente porque sí. El principal móvil de dicho proyecto, con pretexto de una parcial solución de tránsito, es la realización de un fantástico negocio iniciado con una atentoria acción de despojo de parte de los interesados en el negocio.¹⁹

Se consideraba que el problema del tráfico de la zona —y de la ciudad en general— merecía una solución, aunque no era la planteada por Pani. Para apoyar sus

argumentos, la revista publicó una carta de Carlos Obregón Santacilia, a quien los editores le pidieron su opinión. El arquitecto criticaba los supuestos orígenes de proyecto, a su parecer, derivados del método de enseñanza de la arquitectura de la Escuela de Bellas Artes de París y, enseguida, calificaba el proyecto de ser un “negocio”:

El arquitecto de *Beaux Arts* de París, engolosinado con su proyecto no ve más que la discutible belleza del mismo, cayendo en un verdadero narcisismo arquitectónico; y hace a un lado, olvida a los doscientos y tantos propietarios que están ahora en la “salsa” [...] ignora o no quiere ver que el crucero Reforma-Insurgentes es y será uno de los de mayor tránsito de la ciudad de México y que con el referido proyecto se recargará más al afluir allí el tránsito que traerá la construcción de doce rascacielos y sus anexos al grado de convertir dicho crucero en un nudo difícil de desatar.²⁰

Al mismo tiempo, Obregón Santacilia advertía que el crucero constituía la parte central de la liga carretera norte-sur, un área de por sí conflictiva; consideraba que la obra traería problemas de orden económico y de tránsito a la zona y, en extensión, a toda la ciudad; concluía que ese plan era sólo un “ejercicio de imaginación”.

Los casos de los cruceros son sólo un ejemplo de la manera cómo se estaban llevando a cabo las obras en la ciudad. Por un lado, la apertura de una avenida oriente-poniente seguía el plano de conjunto de Contreras. Por el otro, había proyectos, también hechos por él, que no se tomaban en cuenta o se presentaban como nuevos (¿influencia? ¿copia? ¿necesidades de la ciudad?). Finalmente, algunos constituían soluciones aisladas.

¹⁸ Ver: Mario Pani, “Un nuevo centro de la ciudad de México: Crucero Reforma-Insurgentes. Proyecto de planificación y zonificación”, en *Arquitectura y lo Demás*, núm. 20, abril de 1946, pp. 259-268.

¹⁹ S. a., “El crucero Reforma Insurgentes”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. 1, núm. 6, octubre-noviembre de 1945, p. 13.

²⁰ “Carta del arquitecto Carlos Obregón Santacilia a propósito del Crucero Reforma Insurgentes”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. 1, núm. 6, octubre-noviembre de 1945, p. 16.



Figura IX.3. En una reunión de amigos; sentados: de izquierda a derecha, personaje no identificado, Carlos Contreras, Dr. Atl, José Clemente Orozco, Justino Fernández y personaje no identificado. ACC.

EL FRACCIONAMIENTO DEL PEDREGAL DE SAN ÁNGEL

Dos magnos proyectos urbanos de finales de los años cuarenta se ubicaron en el Pedregal de San Ángel, un fraccionamiento residencial y la Ciudad Universitaria. Sobre el lugar, un anuncio indicaba “Aunque milenario, El Pedregal acaba de ser descubierto como la zona más hermosa y más conveniente para el asiento de una nueva ciudad”.²¹ Si bien en un principio no fue “una nueva ciudad”, con el paso de tiempo esa urbanización fue el catalizador para la expansión

hacia el sur poniente. Contreras se refiere al descubrimiento del lugar:

Después de miles de años ha sido descubierto uno de los lugares más hermosos en el valle de México, el Pedregal, que podría ser descrito como un mar de grandes olas de lava que de repente se solidificó, y que al enfriarse, formó numerosas grietas. Esta cama de lava de quince kilómetros cuadrados formada hace 5 mil años por la erupción del Xitle es ahora el sitio de única y hermosa vivienda desarrollo la ciudad de México Jardines de El Pedregal de San Ángel.

²¹ Anuncio en *Arquitectura y lo Demás*, v. II, núm. 12, marzo-diciembre de 1948, p. 15.

El descubrimiento de El Pedregal y su valor potencial como zona residencial es principalmente debido al arquitecto Luis Barragán. Él ha creado con su talento y su trabajo un jardín maravilloso en una tierra árida, cubierta por la lava volcánica y de hecho ha traído agua a las rocas.²²

En el plano *Ciudad de México y sus alrededores. Estudio de Planificación 1938. Escala 1:20,000*, Contreras ya había integrado el Pedregal a la ciudad por medio de una avenida que lo atravesaba de norte-sur y se dirigía a la carretera México-Acapulco. Una década más tarde, colaboró con Luis Barragán en el diseño del fraccionamiento, que conservó, en el proyecto final, una arteria que lo cruzaba. Su participación en el proyecto del fraccionamiento del Pedregal de San Ángel se debió probablemente a la amistad que unía a un grupo compacto de personajes allegados: Contreras, Doctor Atl, José Clemente Orozco y Luis Barragán.

En la sección de “Planificación y Arquitectura”, Contreras informa sobre su colaboración.

El fraccionamiento de estos Jardines del Pedregal en el que hemos colaborado con Luis Barragán es de un tipo especial para residencias o quintas de recreo en lotes de superficies grandes a fin de conservar y realzar las características típicas del paisaje.

Se han proyectado calzadas con camellones sin biznagas y sin órganos, logrando la fuga del fraccionamiento con la carretera a San Jerónimo, Santa Teresa y Contreras y uniéndolo con la avenida Insurgentes que lo separa de la Ciudad Universitaria.²³

En el mismo artículo, dio a conocer el trazo para la sección poniente del fraccionamiento, sobre el cual Keith L. Eggner deduce:

El dibujo de Contreras muestra un terreno en forma irregular, sub dividido de manera asimétrica por

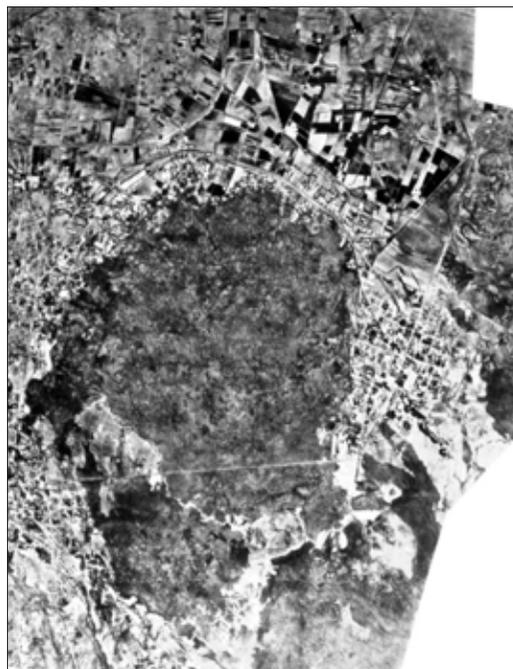


Figura IX.4. Fotografía aérea de El Pedregal de San Ángel, ca. década de 1940. ACC.

caminos curvos, callejones sin salida [*cul-de-sacs*] e intersecciones relativamente complicadas. El resultado es ligeramente similar al plan que Frederic Law Olmsted y Calvert Vaux prepararon en 1867 para el suburbio *Riverside* en Chicago, que Contreras probablemente conoció en sus días de estudiante en Estados Unidos (y que Barragán pudo haber visitado durante su estancia de dos meses en Chicago en 1930). La estructura más bien amorfa del plano de Contreras está conectada, en varios puntos, a la larga y recta avenida de los Insurgentes —colgando como un perezoso de una rama—, la arteria de mayor tráfico, que corre por el corazón de la ciudad. Este plan fue similar, aunque no idéntico, al que estaba siendo construido. Mapas y fotos aéreas del Pedregal durante los primeros años cincuenta y justo después de la fase de construcción de la avenida principal [¿Paseo del Pedregal?], es muy parecida a la forma general y a la solución de la calle del plan de Contreras. Mientras todavía algunos caminos e intersecciones se corresponden en esas imágenes, su forma curvilínea y su complejidad se reducen en versiones posteriores.²⁴

²² Carlos Contreras, *El Pedregal de San Ángel*, documento localizado en Casa ITESO-Clavigero (Guadalajara, Jalisco) por Giulia Mela de la Universidad de Venecia, a la cual agradezco el haberme proporcionado.

²³ Carlos Contreras, “El Pedregal de San Ángel en el Distrito Federal”, en “Sección Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novedades*, 3 de julio de 1949, p. 8.

²⁴ Keith L. Eggner, *Luis Barragán gardens of El Pedregal*, Nueva York, Princeton Architectural, 2001, p. 25.

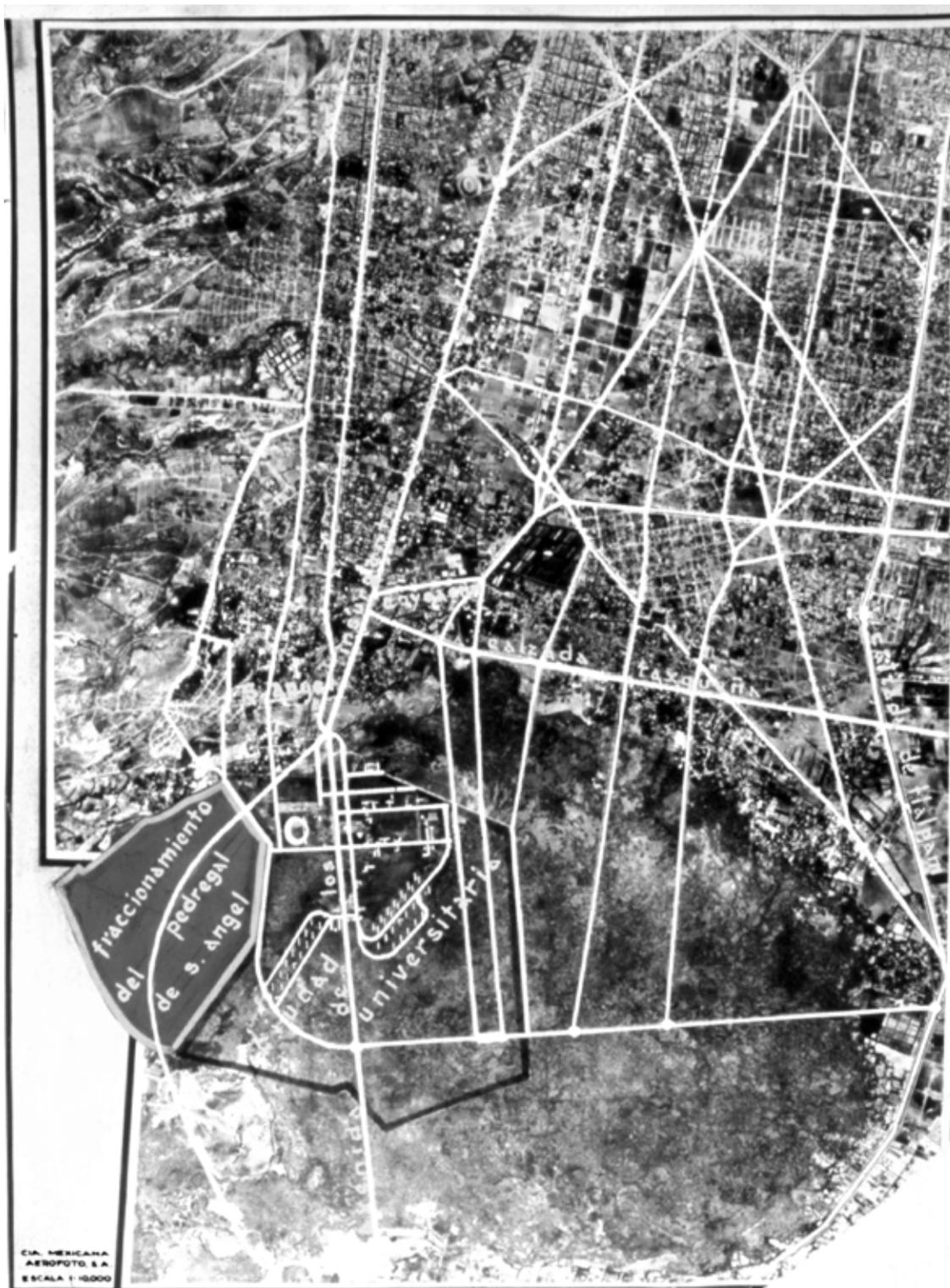


Figura IX.5. Fotografía aérea con los trazos propuestos por Contreras en la zona suroeste, indicando la localización de El Pedregal y de la Ciudad Universitaria y su integración a la ciudad por medio de varias arterias, ca. década de 1940. Escala 1:10,000. Compañía Mexicana de Aerofoto. ACC.

Por otro lado, en la ponencia presentada en una reunión del *California Council of Architects Convention and the Sierra Nevada Regional Conference*, celebrada en Coronado, California, el arquitecto Barragán reconoció el papel del urbanista en la planificación del Pedregal. En la lectura, primero, agradece que a través de él lo hubieran invitado a presentarse y que le sugiriera el tema. Ya sobre el fraccionamiento informa que su idea era “vincular esa zona con la ciudad, y para lograrlo le pedí al arquitecto Contreras que preparara el plan para el diseño de la división de los lotes, basada en el carácter original del paisaje y para poder construir un desarrollo de jardines privados: uno para cada casa, limitado y cerrado con muros, árboles y follaje cubran la vista desde el exterior y desde las casas vecinas.”²⁵

Federica Zanco aborda el tema, argumentando que el fraccionamiento Jardines del Pedregal tuvo gran influencia del arquitecto Contreras, “ya que su habilidad y su experiencia, ayudaron en la definición del proyecto y en el proceso técnico y legal, para asegurar el control total de la nueva colonia que requería la armonía recíproca entre las casas y el paisaje.”²⁶ De igual manera, Marc Treib destaca la contribución del urbanista en el plan maestro.²⁷

Los testimonios antedichos reconocen, en mayor o menor medida, la colaboración de Contreras en el diseño del fraccionamiento del Pedregal de San Ángel. Una vez que hubo analizado su proyecto y el cristalizado en el terreno, Eggenner señala que el primero es “similar aunque no idéntico”; mientras, Zanco alude a la “influencia” del urbanista en el proyecto; Treib se refiere a su contribución; finalmente, Barragán reconoce que le solicitó el trazo —ejecutado a la manera de *Riverside*, proyecto pionero del urba-



Figura IX.6. Luis Barragán y Carlos Contreras en la *California Council of Architects Convention*, 1951. ACC.

nismo estadounidense— y la articulación del Pedregal a la ciudad, planteada la década anterior. Por nuestra parte, consideramos el diseño del fraccionamiento del Pedregal de San Ángel un proyecto en coautoría.

EL METRO

El Metro mexicano ha estado ligado estrechamente al *Métropolitain (Métro)* de la ciudad de París, que empezó a dar servicio en julio de 1900, con su primera línea Maillot-Vincennes. A finales del XIX, las autoridades parisinas estaban convencidas de que la circulación era el signo más característico de las ciudades modernas, y ante la necesidad de construir una vía subterránea para resolver los problemas de congestión vial, el Consejo Municipal de París financió, durante las primeras dos décadas del siglo XX, diez líneas que fueron operadas por la *Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain*; las restantes que, en ese siglo, llegaron a quince fueron operadas por la misma compañía.²⁸ A finales de la década de

²⁵ Lecture given to the *California Council of Architects Convention and the Sierra Nevada Regional Conference*, Hotel del Coronado, Coronado, California, 6 October 1951. From a Manuscript copy of the lecture as presented, included among *The Esther MacCoy Papers*, The Archives of American Art, Washington, D. C., en Keith Eggenner, *Luis Barragán gardens op. cit.*, pp. 140-141.

²⁶ Federica Zanco, “Luis Barragán: *The Quiet Revolution*”, en *Luis Barragán: The Quiet Revolution*, F. Zanco (ed.), Milán, Barragán Foundation Skira, *Ultra Design Museum*, 2001, p. 90.

²⁷ Marc Treib, “A setting for solitude: the Landscape of Luis Barragán”, en *Luis Barragán: The Quiet Revolution, op. cit.*, p. 126. Para este tema, ver, también, Luis Barragán, *Luis Barragán: escritos y conversaciones*, Madrid, El Croquis Ed., 2000.

²⁸ A principios del siglo XXI, el sistema parisino cuenta con 149 kilómetros, 15 líneas, 368 estaciones 3,500 carros y transporta aproximadamente seis millones de pasajeros al día.

1940 Carlos Contreras empezó a gestionar y trazar un transporte semejante para la capital de la República. Ya en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*, el sistema circulatorio y de transportes se completaba con un circuito mixto, subterráneo y de la superficie, un sistema de transporte masivo y rápido, el Metro.²⁹

Desde París

Las negociaciones las empezó Contreras en 1948, cuando asistió como delegado al Congreso de las Capitales en la Ciudad Luz, donde se entrevistó con Gaston Vrolixs, ingeniero en jefe de la *Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris*, quien más tarde envió una misión de ingenieros y técnicos a México para estudiar la posibilidad de construirlo y proponer al regente, Fernando Casas Alemán, esa solución al problema del transporte urbano. En su papel de mediador y asesor, el urbanista mexicano se encargó de estudiar cada una de las etapas del proyecto.³⁰ Los estudios preliminares de los franceses buscaron tanto las soluciones técnicas que se adecuaban a las características del subsuelo de la urbe, como los procedimientos de construcción y los materiales convenientes. Una vez terminada la primera fase de estudios, la *Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain* propuso una segunda, que se realizaría en dos años. En el primero, se prepararía el anteproyecto para la aprobación de la construcción; en el segundo, se establecería el proyecto de ejecución, para lo cual se nombraría un “Servicio Técnico del Metropolitano de Méjico [sic]”, integrado por ingenieros nacionales y franceses. De los técnicos y especialistas mexicanos se requerían 80 y sólo siete franceses. El costo del anteproyecto en pesos mexicanos sería de \$250,000.00 y el del proyecto definitivo, \$220,000.00.³¹

Aunque los primeros días de 1949 ya estaba listo el proyecto, Contreras le comentó al ingeniero en jefe de la *Compagnie du Chemin de Fer Métropo-*

litain, que creía que no era el momento adecuado para presentarlo al regente, Fernando Casas Alemán y al presidente, Miguel Alemán, y que habría que esperar el “momento psicológico” adecuado.³² No encontramos testimonios que nos puedan aclarar esa decisión. La espera no fue muy larga, ya que en marzo de ese año, Contreras logró que el regente revisara el anteproyecto, pero le sugirió que él consiguiera el financiamiento, lo cual el arquitecto intentó sin éxito.

Como urbanista y consejero de la agrupación civil llamada Asociación Mexicana de Caminos, Contreras elaboró un nuevo estudio sobre los problemas de transporte del Distrito Federal, con el fin de construir un sistema integral y regional de los caminos de los estados de México, Puebla, Morelos, Hidalgo y el Distrito Federal. Él convenció a los miembros de dicha asociación sobre la importancia del Metro para la ciudad, siendo su idea recibida con entusiasmo, por lo que le prometieron que solicitarían el presupuesto al gobierno federal.³³

La propuesta de Contreras para el Metro de la ciudad de México se quedó en el papel. Sólo subsistieron algunos oficios y los trazos de las primeras líneas, aunque suponemos que los estudios preliminares fueron utilizados, veinte años después, por la misma *Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain*, para la construcción del Metro de la capital.

Las primeras líneas

En el *Projet de Construction d'un Chemine de Fer Métropolitain á Mexico. Détail de la Zone Centrale* de octubre de 1948, firmado por Gaston Vrolixs, se muestra el trayecto de tres líneas en la zona central y una hacia el oriente. (Figura IX.7) La línea I va de Ciudad Universitaria a la delegación Guadalupe Hidalgo (Gustavo A. Madero) y corre por San Juan de Letrán. La II, sale de la delegación Álvaro Obregón hasta el Puerto Aéreo, pasa por Río de la Loza y Cuauhtemotzin (Fray Servando); en el cruce de San Juan de Letrán y Cuauhtemotzin se encuentra la correspondencia entre ambas. La línea III une de Plaza

²⁹ Carlos Contreras, *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*, México, Talleres Linotipográficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1933, p. 29.

³⁰ En el Archivo Carlos Contreras encontré un expediente con correspondencia y algunos trazos de las líneas del proyecto del Metro mexicano.

³¹ Mecanuscrito de fecha 24 de diciembre de 1948, dirigido a Carlos Contreras. ACC.

³² Carta de Carlos Contreras dirigida a Gaston Vrolixs, el 14 de enero de 1949. ACC.

³³ Hasta 2014, el Sistema de Transporte Colectivo (Metro) de la ciudad de México cuenta con doce líneas integradas, con 226 km de vías y 195 estaciones.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER METROPOLITAIN DE PARIS
 PROJET DE CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER METROPOLITAIN À MEXICO
 DÉTAIL DE LA ZONE CENTRALE
 (ALAMEDA CENTRAL - PLAZA DE LA CONSTITUCIÓN)

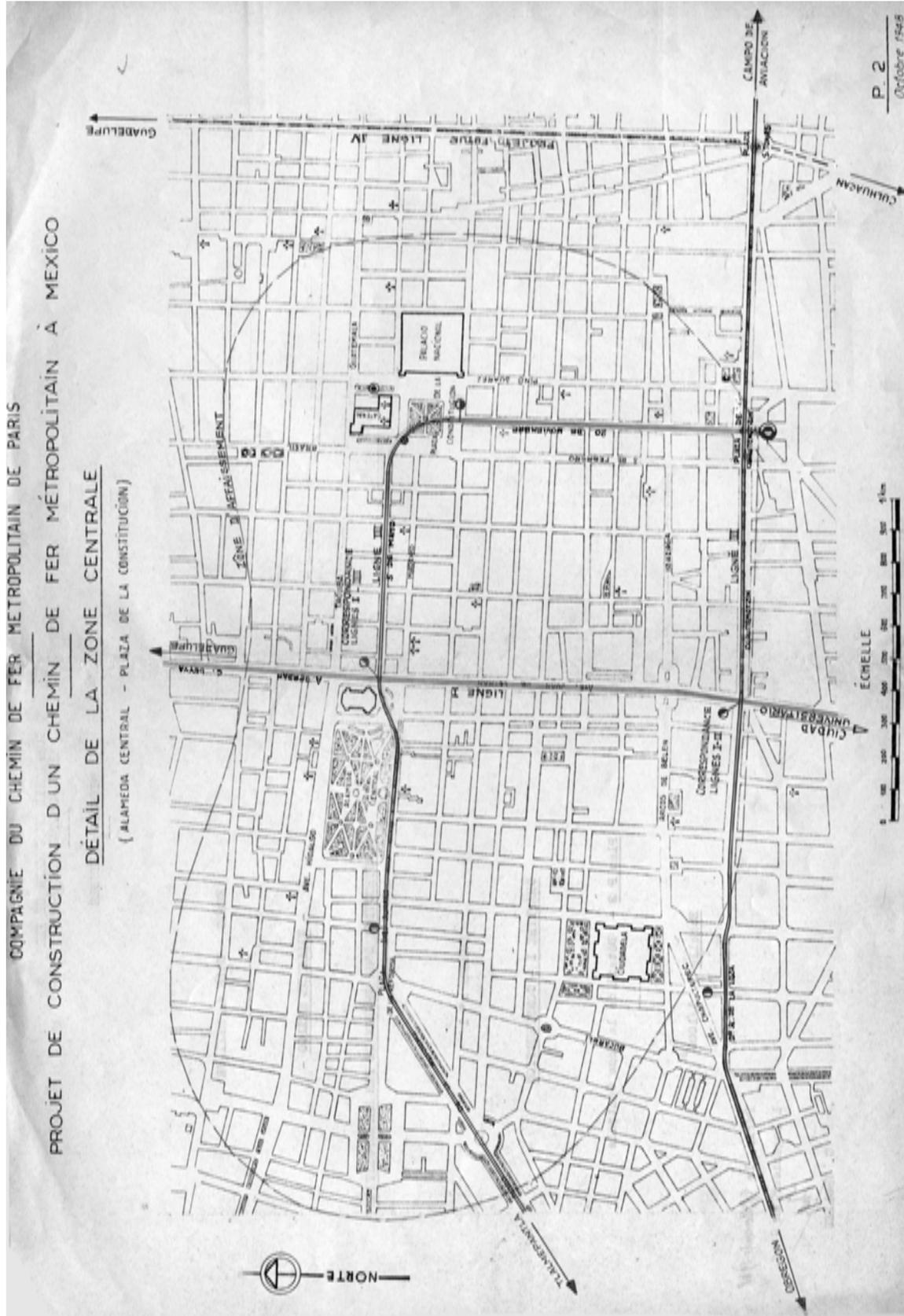


Figura ix.7. Proyecto de las primeras líneas del Metro, octubre de 1948. Tomado de una fotografía. ACC.

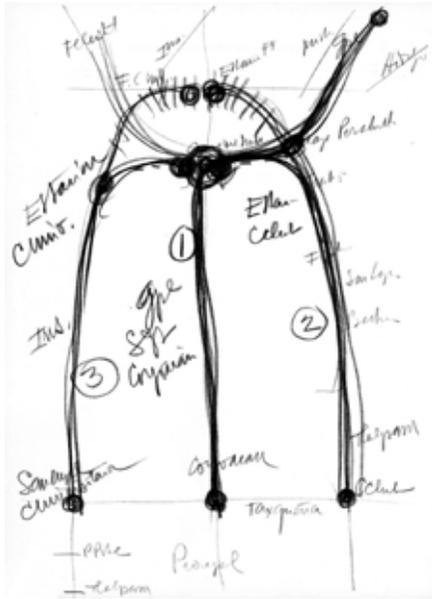


Figura IX.8. Carlos Contreras. Bocetos de las líneas del Metro 1 a 3, ca. 1948. Tomado de una fotografía. ACC.

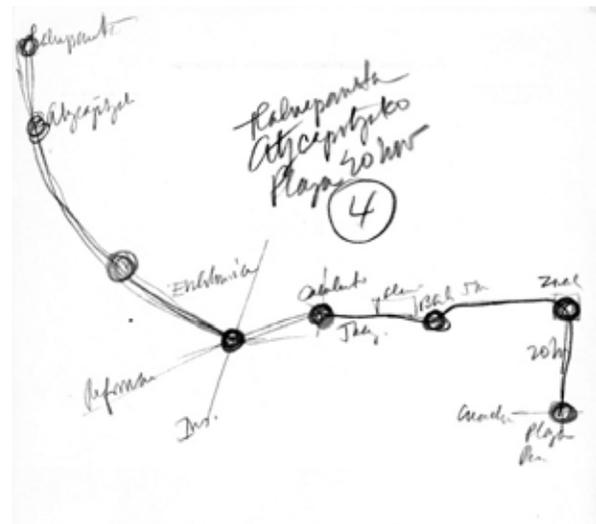


Figura IX.9. Carlos Contreras. Boceto de la línea 4 del Metro, de 20 de Noviembre a Tlalnepantla, ca. 1948. Tomado de una fotografía. ACC.

de Cuauhtemotzín (Tlaxcoaque) a Tlalnepantla; circula por 20 de Noviembre hasta la Plaza de la Constitución, dobla a la izquierda hacia Cinco de Mayo, sigue por la avenida Juárez y se dirige hacia el Paseo de la Reforma. En San Juan de Letrán, a la altura del Palacio de Bellas Artes, hace correspondencia con la línea I, y en Río de la Loza, con la II.

La línea IV se ubica al oriente. Corre de Guadalupe a Culhuacán y hace correspondencia con la línea II, en la llamada Plaza de Santo Tomás, probablemente sobre la calzada Balbuena.

Si bien en el trazo de la *Compagnie du Chemin de Fer Métropolitain de Paris. Projet de construction d'un chemin de fer métropolitain à Mexico. Détail de la zone centrale* sólo se muestra el desarrollo de la parte central, en trazos de la propia mano de Contreras se desarrollan otras trayectorias, que comprenden el Distrito Federal, que llegan al estado de México, al norte.

En un solo dibujo el urbanista incluye las líneas 1, 2 y 3, en dirección sur a norte. (Figura IX.8) La 1, va de Coyoacán a Guadalupe Hidalgo; sale del Pedregal y se dirige al norte, por San Juan de Letrán, dobla a la derecha hacia la Plaza de Peralvillo y de ahí corre por la calzada de Guadalupe. La línea 2 sale del *Country Club*, va por todo Tlalpan, llega a San

Lázaro, avenida del Trabajo, Canal del Norte y aquí tiene dos opciones: la primera entronca con la 1 y la segunda, llega a la Plaza de Peralvillo y de ahí hasta la estación de ferrocarril. La 3, sale de San Ángel, sube por todo Insurgentes hasta la estación Buenavista, con dos alternativas: sigue hacia el norte hasta la estación central proyectada y dobla a la derecha para unirse con la línea 1, en Canal del Norte.

La línea 4 va de 20 de Noviembre a Tlalnepantla-Azcapotzalco. (Figura IX.9) De la Plaza Tlaxcoaque (también llamada Plaza 20 de Noviembre) corre por el norte hacia el Zócalo, de ahí gira a la derecha hacia el Palacio de Bellas Artes, sigue por avenida Juárez, llega a la estatua de Carlos IV ("El Caballito"), continúa por Reforma hasta Azcapotzalco y luego se dirige a Tlalnepantla.

La línea 5 arranca en San Ángel, va por Revolución o Patriotismo hasta Tacubaya, dobla a la derecha y sigue, al parecer, por la avenida Chapultepec, cruza Insurgentes, se dirige a Cuauhtemotzín, de ahí hasta 20 de Noviembre; otra opción, sigue por Fray Servando hacia el poniente, sube al norte a la altura de Balbuena para terminar en El Peñón.

La línea 6 corre de oriente a poniente, de Balbuena a Las Lomas. Sale a la altura del Puerto Aéreo,

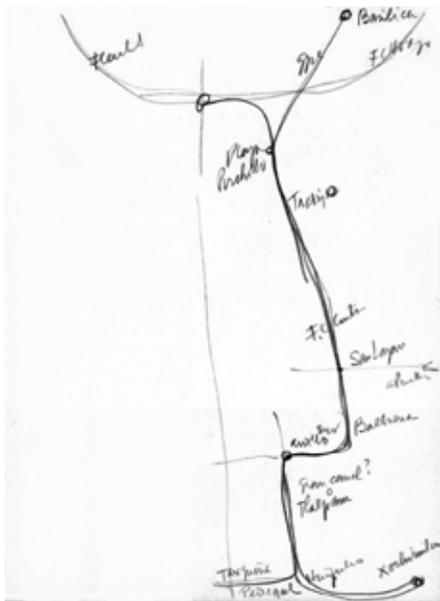


Figura ix.10. Carlos Contreras. Boceto de una línea del Metro Xochimilco-Basílica de Guadalupe-Tlalnepantla, ca. 1948. Tomado de una fotografía. ACC.

sigue por todo el Río de la Piedad, se dirige al norponiente y va por el Paseo de la Reforma hasta Las Lomas.³⁴

La línea 7 forma una especie de herradura; sale de Xochimilco circula por Huipulco, llega al Country Club, dobla a la izquierda, marcha sobre Taxqueña, llega a San Ángel, gira hacia el sur y desemboca en Tlalpan.

Las líneas restantes no están numeradas. Una de ellas es otra opción de la 7, (Figura ix.10) que puede salir de Taxqueña o de Xochimilco, que se unen en Huipulco; de ahí se dirige hacia el norte por el Gran Canal del Desagüe, cruza el “Anillo Sur” (Río Churubusco), pasa por Balbuena, San Lázaro, Ferrocarril de Cintura, avenida del Trabajo y llega a la Plaza de Peralvillo; de ahí se trazan dos opciones, una hacia al norponiente (Tlalnepantla) y otra al nororiente (Basílica).

Otra línea corre de sur a norte: Tlalpan, Peña Pobre, cruza Taxqueña, va por Insurgentes, dobla hacia el oriente para llegar al Ferrocarril Central y una opción desemboca en la Basílica.

³⁴ Recordemos que el proyecto para convertir el Río de la Piedad en un paso a desnivel estaba en obra en 1948.

El último apunte señala la línea Taxqueña-Estación de Ferrocarril, con una opción hacia Ferrocarril Central y otra, hacia Guadalupe Hidalgo.

Si bien esos trazos no tienen un alcance plenamente regional, sí abarcan casi la totalidad del Distrito Federal, en estos tramos: El Pedregal-La Villa, Taxqueña-Consulado, San Ángel-Buenavista, San Ángel-Canal del Norte, 20 de Noviembre-Tlalnepantla, San Ángel-Peñón, Balbuena-Lomas, Xochimilco-Tlalpan, Taxqueña-Guadalupe Hidalgo. Esas líneas del Metro dan respuesta al plan de Contreras de abrir vías de circulación y transporte a lo largo y ancho de ese territorio y por la manera como atraviesan la ciudad suponemos que son subterráneas. De esa manera, el proyecto del Metro fue consecuente con su idea de que hubiese una coordinación entre los diferentes medios de transporte, y así, las líneas se relacionarán con los ferrocarriles y el aeropuerto, como en las grandes capitales europeas.³⁵

🌀 LAS MISMAS PREOCUPACIONES 🌀

MEXICO Y SU APORTACIÓN AL URBANISMO

A principios de la década de 1940, Carlos Contreras preparó un texto en inglés con formato de ponencia, en el que hizo un balance de los logros del urbanismo en el ámbito internacional y en México.³⁶ Se tituló *International Approach to Planning Problems* y lo desarrolló mediante las aportaciones de varios países, con el fin de reconocer a los pioneros y líderes de proyección mundial y sus contribuciones.

Alude a Ebenezer Howard, “ese fino caballero, idealista y soñador, a quien tuve el privilegio de conocer”, quien en su libro *Tomorrow (Garden Cities of Tomorrow)* señaló el camino a seguir en la planificación de nuevas ciudades, de acuerdo con un programa

³⁵ Entrevista con Héctor Lara del 28 de marzo del 2006. Lara es arqueólogo industrial y cronista de transporte urbano, a quien agradezco su apoyo.

³⁶ Se han localizado numerosos documentos que dan fe de las ponencias y conferencias que Contreras presentó en reuniones especializadas celebradas en ciudades de Estados Unidos, en particular, entre las décadas de 1950 y 1960.

ordenado y una organización y administración propias. Él logró la creación de instituciones que financiaron y construyeron las dos primeras ciudades jardín, Lechworth y Welwyn”. De Inglaterra destaca, igualmente, Sir Patrick Geddes, Sir Raymond Unwin y Patrick Abercrombie, como líderes en la enseñanza y en la teoría “con elevados aires de idealismo, generosidad y profundidad de visión”.³⁷

Los alemanes tuvieron notables pioneros, maestros y líderes, como Josef Stübben y Helmut Schmidt; este último, con su fuerte personalidad y habilidad —anota el mexicano— organizó, dirigió y ejecutó uno de los más importantes experimentos industriales de su momento, en la cuenca del río Ruhr. A Alemania se debían, por igual, los trabajos relacionados con la conservación del carácter de las antiguas poblaciones, como Karlsruhe. Además, ese país fue pionero en la planificación ejercida a nivel nacional, atendiendo los recursos naturales, las reservas forestales, las carreteras y el sistema de parques. Del mismo modo, logró avances significativos, en materia legislativa, concerniente a la planificación y a la vivienda, de la que fue precursora a escala mundial.

Para Contreras, Francia era el *alma mater* del diseño en planificación. Con el fin de justificar ese mote, se remonta a los tiempos de Luis XIV, el Rey Sol, con la fábrica de grandes y hermosas avenidas, que conectaban una serie de magníficos castillos; temporalmente le seguía Haussmann y su plan general de París, lo mismo las enseñanzas de la *École des Beaux-Arts* y del Instituto de Urbanismo de la Sorbona, con Henri Prost y Jacques Gréber como maestros.

El autor menciona, asimismo, la contribución de Italia, en materia de conservación de sus ciudades antiguas, especialmente Roma, y los proyectos que en esos momentos realizaba para la Exposición Internacional de 1942.

Con el fin de abordar el legado de España, se remonta a las obras de dos monarcas, Carlos I y Felipe II, con el decreto del 25 de junio de 1523, relacionado con la planificación de sus colonias. De las llamadas *Ordenanzas*, el arquitecto mexicano transcribió un fragmento sobre las plazas, las calles princi-

pales y los portales (arcadas). Más adelante, menciona el plan maestro de Madrid de 1928, la teoría de las ciudades lineales del catalán Ildefonso Cerdá y los logros en la construcción de vivienda por parte de los municipios.

Sobre Latinoamérica, informa que su conocimiento se reducía al contacto personal que había establecido con sus urbanistas y la lectura de obras sobre sus trabajos; sin embargo, destacó los trabajos de remodelación y replanificación de La Habana, bajo la guía de Jean Claude Nicolás Forestier y Jean Labatut.

Acerca de la contribución de Estados Unidos a la disciplina, Contreras prefiere no mencionar a cada uno de sus distinguidos y brillantes urbanistas, porque eran muchísimos, y de los cuales él había aprendido lo poco que sabía. Las características sobresalientes de la labor realizada por ellos era notable, debido a su organización y al dominio de la técnica y de la ciencia urbanística, que trajo una elevada calidad en los resultados obtenidos, lo cual había sido posible, por varios motivos: la calidad de los técnicos, los urbanistas y los ejecutivos; la capacidad financiera para desarrollar una labor altamente técnica; las nuevas y audaces experiencias en la creación y desarrollo de nuevos centros industriales y nuevas ciudades y los poblados con cinturones verdes en su periferia (*Green-Belt towns*); lo mismo por el extraordinario trabajo realizado por la *Federal Housing Authority* en el rubro de la vivienda, en las más importantes ciudades de los Estados Unidos; por último, la realización de las grandes obras de planificación y la ejecución de los programas federales, bajo la administración del presidente F. D. Roosevelt.

Para finalizar, Contreras reseña las contribuciones de México al movimiento internacional: la expedición de una ley nacional (*Ley sobre Planeación General de la República*) y de ciudades, como Monterrey, Distrito Federal y la del estado de Guerrero; la creación de un departamento especializado en la planificación nacional (Comisión de Programa) y locales (Comisión de Planificación del Distrito Federal); la realización del Primer Congreso Nacional de Planeación; y los trabajos para preservar la ciudad de México.

El tema que desarrolla en extenso son las problemáticas de la ciudad, cuya población era, en esos momentos, de un millón y medio de habitantes. En los últimos diez años —argumenta Contreras—

³⁷ Ver: Carlos Contreras, *International Approach to Planning Problems*, mecanuscrito; aunque el escrito o tiene fecha, por la información brindada la ubicamos en 1942. ACC.

había tenido un gran incremento en el número de automóviles que, al inicio de la década de 1940, llegaba a 50,000. Se refiere, en particular al centro de la ciudad que registraba una actividad importante en la construcción vertical, esto es, la edificación de inmuebles de 6 a 10 pisos, que sustituían a aquellos de 2 y 3; tenía una marcada tendencia centralizadora en lo que se refería a las actividades cívicas, comerciales y de medios de transporte; todo ello trajo un enorme problema del congestionamiento y una redensificación.

A su parecer, ese espacio se estaba convirtiendo en uno de esos centros urbanos que crecían ilimitadamente, llegando a sufrir de elefantiasis. Por ello, planteaba que el DDF debía protegerlo con las siguientes medidas: limitar el núcleo central para preservarlo; limpiar la ciudad de la anarquía de los anuncios; eliminar de sus calles a los vendedores ambulantes; confinar a los limosneros; erradicar el insufrible ruido por medio de fuertes sanciones; preservar y restablecer los viejos nombres de sus calles; prohibir la construcción de edificios de híbridos, que no armonicen con las construcciones de alto valor arquitectónico; coordinar los distintos medios de transporte para que funcionen de manera eficiente; crear centros cívicos secundarios y adoptar una política de descentralización de las actividades, que disminuyan el congestionamiento; delimitar la traza antigua con cuatro amplias avenidas; crear plazas y centros cívicos, espacios abiertos y estacionamientos de vehículos; liberar de construcciones anexas los monumentos y plazas tradicionales con jardines a su alrededor, que aumenten su valor para crear perspectivas urbanas de importancia; reducir el volumen de automóviles, regular la velocidad y eliminar los tranvías del centro; y construir edificios de no más de cinco pisos. Si bien en el proyecto *Planificación de la Ciudad de México. Estudio de Trazo 1938. Escala 1:2,000*, (Figura VII.11) Contreras representa cada cambio, en este escrito hay sugerencias muy concretas acerca de la ocupación y usos de los espacios.

Una vez que hubo planteando algunas soluciones para el núcleo de la ciudad de México, insiste en su idea de ofrecer una estructura a la mancha urbana por medio de las vialidades: traza antigua, circunvalaciones y prolongados y amplios ejes norte-sur y oriente-poniente.

Si bien, en el ámbito internacional, el urbanismo mostraba un desarrollo formidable, si consideramos la contribución de México enunciada en el escrito *International Approach to Planning Problems* de Contreras, ella podría parecer más bien modesta, pero para el país y su capital fue sumamente importante porque dejó huella en su legislación, instituciones y desarrollo urbano.

LA TRIBUNA DE NOVEDADES

En la década de los cuarenta hubo varias secciones especializadas, publicadas en diarios de la capital, que además de la arquitectura abordaron temas urbanísticos. Una de ellas fue “Urbanismo y Arquitectura”, página de la SAM dirigida por el arquitecto Mauricio Gómez Mayorga y editada por *Excelsior*.³⁸ Otra, inició a finales de 1946 con el nombre de “Planificación y Arquitectura”, publicada en *Novedades*, teniendo como editores, también, a Gómez Mayorga, y a Carlos Contreras, misma que a los pocos meses se interrumpió y se reinició en 1949. Los objetivos de la primera época quedaron así expresados:

La página de Planificación y Arquitectura que aparece hoy por primera vez en este diario se propone llevar al público en general ideas fundamentales, conceptos críticos e información de actualidad sobre planificación, urbanismo y arquitectura. Pretenderá plantear problemas, indicar soluciones: ilustrar, convencer, combatir. Tendrá una meta de sana mexicanidad técnica y artística. Tratará de contribuir a sanear el gusto mexicano para que la moderna arquitectura sea valorada y comprendida en nuestro medio. Y pretenderá también contribuir a sanear la política nuestra para que los importantes conceptos del urbanismo y la planificación sean comprendidos y utilizados por las autoridades y por el pueblo al cual deben servir.

Página de convicción, de exposición y crítica.
Página para un público que debe interesarse vital-

³⁸ Temporalmente en 1943 estuvo a cargo del arquitecto Lorenzo Favala. Por otro lado, hay que hacer notar que hacia finales de la década de 1940 aparecía con el nombre “Planificación y Arquitectura. Página de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos”.

mente (pues son su vida misma) por la planificación, el urbanismo y la arquitectura que son todo uno.³⁹

En la segunda época, Contreras se convirtió en el responsable, y ofreció esta justificación:

Reabre hoy esta página de Planificación y Arquitectura. Anteriormente estuvo ya a mi cargo en colaboración con el arquitecto Mauricio Gómez Mayorga. La escasez de papel hizo que éstas, como otras páginas, quedasen temporalmente suspendidas. Ahora se inicia nuevamente y la dirección de *Novedades* ha querido que yo la atienda. [...]

La página queda abierta, de par en par, para que todo aquello que con buena voluntad, desee estudiar y resolver los complejos problemas que afronta y para que todos trabajemos, en nuestro alcance, por el bien común por México. Haremos labor constructiva, criticaremos y señalaremos errores, pero también haremos constar cualquier acierto. Propondremos soluciones. Buscaremos orientaciones y expondremos nuestro criterio para ver si podemos establecer firmemente en nuestro país los principios de una política, urbana y rural, en materia de planificación y arquitectura.⁴⁰

Esta vez, la sección “Planificación y Arquitectura” fue incluida como parte del suplemento *México en la Cultura* y se publicó del 6 de febrero de 1949 al 8 de marzo de 1953. Al cierre, los directivos de *Novedades* explicaron: “Tenemos la muy sincera pena de comunicar a nuestros lectores que, habiéndose modificado por esta empresa la forma y proyecto de la página de arquitectura, el señor don Carlos Contreras, muy distinguido profesional que durante varios años vino honrando la citada página con su firma se ha visto en el caso de declinar el cargo.”⁴¹ El cambio en la estrategia editorial de *Novedades* ha de haber afectado drásticamente los intereses del urbanista, ya que “Planificación y Arquitectura” representaba un espacio

importante, donde él podía difundir sus ideas sobre la arquitectura y el urbanismo, nacional e internacional, lo que hizo en más de doscientas entregas.

Temas internacionales

En la segunda etapa dominaron los temas internacionales. Contreras se dedicó a informar acerca de reuniones especializadas, tales como el Congreso de Capitales en París, la Exposición Hispanoamericana de Arquitectura Contemporánea, el IV Congreso Histórico Municipal Interamericano, el VII Congreso Panamericano de Arquitectos, la III Reunión del Congreso Interamericano de Municipios, el VIII Congreso Panamericano de Arquitectos; este último celebrado en la ciudad de México, con los temas habitación, hospitales y las ciudades universitarias, y tuvo como invitados a Walter Gropius y Frank Lloyd Wright. Igualmente, publicó traducciones, transcripciones o fragmentos de trabajos y proyectos, propagados en revistas y libros de arquitectura y urbanismo internacionales, tal como lo hiciera en su sección “Planificación y Urbanización” (1925-1926).

Planificación del país

Respecto a cuestiones nacionales, Contreras dio preferencia a la divulgación de los trabajos recientes, en particular los planos reguladores que se prepararon por esos años, como los de Acapulco, Aguascalientes, Coyuca de Catalán, Ciudad Altamirano (de Carlos Contreras), ciudad de Veracruz, Campeche y Coatzacoalcos, mismos que había impulsado Lazo Barreiro en la Secretaría de Bienes Nacionales. Otros asuntos relevantes fueron los caminos nacionales, la planificación y la habitación en México, la arquitectura moderna mexicana y sus arquitectos.

En la planificación del país se insistió en la actualización del programa nacional, con la creación de la Secretaría de Planificación y Obras Públicas. En el título “La planificación nacional 1925-1952”, Contreras reflexionaba de nuevo acerca de una reorganización integral del país, insistiendo en la pronta preparación de un plano nacional:

³⁹ Carlos Contreras y Mauricio Gómez Mayorga, “Propósitos de esta página”, en “Planificación y Arquitectura”, Primera Sección de *Novedades*, 4 de noviembre de 1946, p. 14.

⁴⁰ Carlos Contreras, “Planificación y Arquitectura”, en *México en la Cultura* de *Novedades*, 6 de febrero de 1949, p. 10.

⁴¹ Carlos Contreras, “Planificación y Arquitectura”, en Primera Sección de *Novedades*, 8 de marzo de 1953, p. 11.

Resulta evidente que en 1952 —en septiembre de 1952— es oportuno decir, una vez más que urge poner manos a la obra para encausar debidamente todos los estudios que se han hecho en estos 27 años en materia de planificación; aprovechar la *Ley General sobre Planificación de la República* que no ha sido derogada y está, por lo tanto, en vigor; y contar con los elementos necesarios técnicos y económicos para organizar debidamente la formulación del Plano Nacional de México, que sea la base de la planificación integral de nuestro país.⁴²

Ante el inicio del periodo presidencial de Adolfo Ruiz Cortines, el urbanista aprovechaba esa oportunidad para promover, de nuevo, su proyecto nacional inscrito en esa ley.

La ciudad y el valle

El Distrito Federal y sus alrededores fueron abordados en varios de sus aspectos, entre ellos el agua, el tránsito, la legislación sobre la construcción de edificios públicos, el sistema del Lerma y los mercados. En tanto, a espacios concretos, el arquitecto se refirió al Paseo de la Reforma, Pedregal de San Ángel, Multifamiliar Alemán, Plaza de la Constitución, una Estación de pasajeros para el Aeropuerto Central, Club de Golf México y la Ciudad Universitaria y su Estadio.

Hubo varios artículos en los que desarrolló cierta estrategia reflexiva. La serie bajo el título “El Paseo de la Reforma” permitirá mostrar exposición, el tono, su opinión, cómo se vale de otros expertos para apoyar o defender sus ideas. Ese tema lo abordó en varios artículos, en donde primero hacía una reseña histórica, en la que informaba que el proyecto para prolongar la avenida lo había planteado Emilio Dondé, a principios del siglo. Contreras dice que “sin conocer lo anterior, hice un estudio de esta misma prolongación. Es indudable que tiene una atracción magnética ligar los dos cerros tradicionales de la capital de la República, el cerro del Tepeyac con el cerro de Chapultepec”.⁴³ El plan resulta anómalo

en su programa urbanístico, ya que no hay en él su pragmatismo vial, ni tiene que ver con la estructura urbana que durante varios años impulsó —cuadrícula, circunvalaciones y ejes—, sino con la unión de dos hitos geográficos “tradicionales”, dos cerros, para formar una diagonal que cruzara la urbe, sin atender lo construido, ni relacionado con otras vialidades. En este caso, sólo podríamos destacar el que sea una vialidad que liga dos hitos geográficos importantes, como lo hizo al tratar de unir dos áreas verdes: el bosque de Chapultepec y el Parque Balbuena.

La estrategia argumentativa continuaba con la importancia del Paseo de la Reforma, y luego se refería a la renovación que, en esos momentos, experimentaba esa vialidad. Con el fin de demostrar que se estaba cometiendo un “error urbano”, transcribió el texto “Es necesario rediseñar las glorietas del Paseo de la Reforma” del ingeniero Juan Bringas de la Torre, muy diferente a las obras recientes. Más adelante, el urbanista advertía que no estaba de acuerdo con la prolongación proyectada por las autoridades del DDF, porque:

1. “No” alivia ni ayuda a descongestionar el tránsito de automóviles que vayan al Primer Cuadro; 2. “No” alivia ni mejora los barrios de Guerrero y Peralvillo, pues el alivio y mejoramiento sólo se realizarían a lo largo de la obra [...]; 3. Cuesta 200 millones de pesos; 4. Crea cruceros que complican el tránsito fácil de automóviles; 5. Hace “necesaria” la construcción de más glorietas; y, finalmente, 6. “No” constituye el número uno de la ciudad de México.⁴⁴

Además, el urbanista informaba que ese proyecto había sido aprobado por la Comisión de Planificación —con un “solo” voto en “contra”, el de él. En el artículo siguiente, continuaba con el tema; ahí publicó un estudio vial esquemático de la ciudad de México, en el que se veía que la prolongación: “No resuelve ni alivia” el tránsito, que va al Primer Cuadro y sí aumentará la congestión ya existente en el Paseo de la Reforma. Se puede decir que cuando algún tema

⁴² Carlos Contreras, “La planificación nacional 1925-1952”, en “Planificación y Arquitectura”, Primera Sección de *Novedades*, 28 de septiembre de 1952, p.14.

⁴³ Carlos Contreras, “El Paseo de la reforma”, en “Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novedades*, 28 de octu-

bre de 1951, p. 8.

⁴⁴ *Idem*.

de la ciudad de México le importaba, seguía, más o menos, esas líneas argumentativas.

Hubo una serie de artículos continuos dedicada a la ciudad de México; dos de ellos versaban sobre sus orígenes y desarrollo, a partir de la traza atribuida a Cortés y hasta el año de 1921. No citaba fuente alguna pero la información era muy especializada e iba acompañada con imágenes de diferentes épocas y con gráficas de población. En los textos referentes al siglo xx, el arquitecto reseñó sus propuestas para ese lugar, en particular las publicadas en *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*.

Contreras publicó, asimismo, la serie “Los problemas del Valle de México”, que iniciaba con la propuesta de ligar todos los problemas de la ciudad de México y su solución integral a los del Valle de México (agua, desagüe, hundimientos, tráfico, crecimiento de la población, expansión), basada en las condiciones naturales de la región, ya que Tenochtitlan había nacido en una isla y el valle que le daba contexto era una gran cuenca natural con lagos, islas, ríos y canales, bosques, cerros y serranías. Al respecto explicaba: “Sin un programa ni política urbana, los errores se han venido acumulando durante siglos; las sangrías constantes —desagüe y pozos—; la desecación del Lago de Texcoco; la deforestación continua. El nivel de las aguas freáticas ha bajado notablemente; la ciudad se ha hundido y se sigue hundiendo; las aguas negras están a flor de tierra; los bosques desaparecen; las tolvaneras aumentan [...] El valle de México adquiere características desérticas.”⁴⁵

El arquitecto planteaba una serie de soluciones urgentes, que tenían que ver con el programa en escala regional; entre ellas, detener las sangrías, aumentar y mejorar la reforestación; establecer un equilibrio hidráulico controlado; zonificar; descentralizar; valorizar el primer cuadro como el núcleo urbano central reduciendo su densidad y el tráfico; aumentar los espacios libres y abiertos, parques y jardines; lograr que cada zona o región tuviera red de saneamiento y drenaje y abastecimiento de agua propios.⁴⁶

Con el fin de apoyar sus argumentos, en “Planificación y Arquitectura” transcribió estudios técnicos, sociales y urbanísticos de especialistas mexicanos, como el ingeniero Emilio Alanís Patiño y el arquitecto Gustavo M. Saavedra. Los textos del primero trataban sobre el crecimiento de la población y los del segundo, aludían a la formación del plano integral regulador de la Cuenca del Valle de México. De igual forma, del ingeniero Miguel Rebolledo se transcribieron estudios y opiniones sobre el agua, el desagüe, el subsuelo, los hundimientos, que había publicado en *Excelsior*.

Por su parte, después de haber estudiado los problemas del Valle de México, Alanís indicaba que se requería de soluciones sencillas pero radicales, con el fin de estudiar y resolver los problemas económicos, sociales y urbanísticos era urgente crear un organismo sencillo, autónomo, descentralizado, coordinador, ejecutivo, con poder, facultades y dinero, que se encargara de formular un programa de largo aliento que sirviera de guía para el desarrollo ordenado de esa región en los próximos cien años. Alanís proponía:

Una planificación integral del Valle de México, del Distrito Federal y de la ciudad de México y la coordinación y reglamentación adecuada del desarrollo de la población hacia la periferia a zonas suburbanas que se basten a sí mismas con sus servicios municipales completos, por medio de un programa de obras públicas de largo aliento... nos dará los medios para lograr una mejor distribución de la población actual; encauzar y reducir el crecimiento indefinido de la ciudad de México, estabilizándolo a un millón de habitantes; creando nuevos núcleos urbanos, suburbanos y periféricos...⁴⁷

Contreras transcribió la ponencia que el arquitecto Saavedra había presentado en el VIII Congreso Panamericano de Arquitectos, sobre la creación de una autoridad ejecutiva del Valle de México y la formación del Plano Integral Regulador de la Cuenca del Valle de México.

En “Planificación y Arquitectura” se confirmaba la tendencia de Contreras de divulgar las ideas, los

⁴⁵ Carlos Contreras, “Los problemas del Valle de México”, en “Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novecentos*, 13 de julio de 1952, p. 8.

⁴⁶ *Idem*.

⁴⁷ Carlos Contreras, “Los problemas del Valle de México”, en “Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novecentos*, 20 de julio de 1952, p. 8.

estudios y los proyectos de nuevas voces, en particular, aquéllas que abordaban los espacios que él había tratado de planificar.

Proyectos propios

La primera época de “Planificación y Arquitectura” sirvió de plataforma para divulgar, confirmar, valorar, evaluar y dar a conocer los avances o los olvidos de sus planteamientos. En los primeros números trató de sensibilizar al lector con las ideas más importantes de su pensamiento. Las abordaba por medio de la transcripción de fragmentos de escritos y proyectos; por ejemplo, reprodujo algunos párrafos del discurso del ministro Sánchez Mejorada, leído en la inauguración del Primer Congreso Nacional de Planeación (1930), y partes del programa de gobierno de Aarón Sáenz de 1934; asimismo, un artículo firmado por el Dr. Atl, ahora bajo el título “El misterio [*sic*] de la planificación”.⁴⁸

Otros temas que el urbanista desarrolló en extenso se referían a la confirmación o actualización de sus proyectos. Al respecto hizo balances y explicó la importancia de continuarlos o concretarlos. Uno de ellos fue la circulación y los medios de transporte, en particular, su propuesta de reorganizar la ciudad. Además, informó sobre los avances de vialidades, como la apertura y prolongación de San Juan de Letrán y López, que en 1949 todavía no se terminaban.

En “Balance de veinte años de planificación (1926-1946)”, Contreras informaba sobre las 26 vialidades que habían sido abiertas, de acuerdo con sus planteamientos, entre ellas San Juan de Letrán, Niño Perdido, Aquiles Serdán, López, 20 de Noviembre, Arcos de Belén, Río de la Loza-Cuauhtemotzin, prolongación de Insurgentes por el Pedregal hasta el camino a Cuernavaca, entrada del camino de Laredo por Insurgentes, Parque Noche Buena, calzada del Obrero Mundial como parte de la vía-parque del río de la Piedad, calzada de Guadalupe como parte de la vía-parque de Los Misterios, calzada de Tlalpan, calle de la Palma, rama oriente del anillo de circunvala-

ción, calles de Ramón Guzmán, calzada de Tacubaya, Mesones de San Juan de Letrán a López, calzada del Puerto Aéreo al camino de Puebla, calzada Taxqueña, de Insurgentes a la Calzada de Tlalpan, vía-parque Sullivan-calzada de la Teja y eliminación de la estación Colonia, vía-parque Melchor Ocampo-calzada de la Verónica, Chimalpopoca-Doctor Pascua, calzada de la Piedad-Narvarte, calzada de Nonoalco y avenida Manuel González.

Las obras pendientes eran las circunvalaciones, la estación central de pasajeros con sus anexos, las estaciones terminales de autobuses foráneos, los estudios para el tránsito urbano y los estacionamientos, la Ciudad Universitaria, la creación de centros cívicos, la restricción y reglamentación de las alturas de los edificios, los estudios técnicos para la planificación de la ciudad y, finalmente, el plano regulador.⁴⁹

La zona monumental tradicional

El interés por la zonificación de la ciudad seguía vigente. El arquitecto pedía que las autoridades, en colaboración con los arquitectos mexicanos, encontraran la más acertada solución al problema de la definición de la zona monumental tradicional, rodeada por el primer bulevar de circunvalación. Este asunto lo llevó a argumentar, por primera vez en extenso, sobre la relación arquitectura y ciudad, por ello vale la pena transcribir algunas ideas:

La arquitectura —la mayor de las bellas artes— debe ser fuente de inspiración y de placer causado por lo que es bello y por lo que es útil. La alegría que se siente por lo bello en arquitectura —arte esencialmente emotiva y constructiva— es un placer de los sentidos que nos toca en lo más íntimo de nuestro ser y es una de las sensaciones más difíciles de analizar. Existe en todo ser normal y es universal en carácter. La buena arquitectura debe basarse en las necesidades prácticas de nuestra vida compleja; ser lógica, práctica y útil, y tener unidad y variedad, además de ser bella. Debería expresar también su propia época y tener las características de su propio país. Es justamente

⁴⁸ Carlos Contreras, “El misterio [*sic*] de la planificación”, en “Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novedades*, 12 de febrero de 1950, p. 8. En este artículo se propone la fundación de un Ministerio de Planificación.

⁴⁹ Carlos Contreras, “Gobernar de verdad será servir de verdad”, en “Sección Planificación y Arquitectura”, *Primera Sección de Novedades*, 3 de diciembre de 1946, p. 11.

por este doble carácter: por tener que llenar necesidades prácticas y satisfacer un idealismo estético que la arquitectura es el arte que expresa, en la forma más completa, la vida presente del pueblo que la crea, consciente de la influencia del pasado y, a veces, precursora del futuro. [...]

Toda buena arquitectura debe ser expresiva y estar basada en las leyes del equilibrio, del ritmo, de la proporción y de la armonía. El plano —la planta— en arquitectura y en planificación es el elemento básico de organización de distribución, de circulación, de proporción, y debe tener como finalidad primera la utilidad y las funciones que debe llenar para satisfacer las necesidades del problema.⁵⁰

Esa disertación le permitirá insistir en la protección de la arquitectura monumental del núcleo central, es decir, la colonial, precisamente cuando en la ciudad de México la arquitectura moderna estaba en su apogeo, con la construcción de obras paradigmáticas.

Tal vez por ignorancia o por no reconocer la propuesta original, entre 1944 y 1945 se proyectó la llamada “Rama norte del Primer Anillo de Circunvalación”; sin embargo, lo que se pretendía abrir y prolongar era la parte norte de la traza antigua. Contreras no reclamó el nombre de esa recta —que fue llamada anillo de circunvalación— sino que su trazo afectaría varias construcciones importantes en el trayecto propuesto por el DDF, lo que provocó que solicitara al presidente Ávila Camacho y al regente Rojo Gómez que reconsideraran el trazo.⁵¹

Apelar a las autoridades

“Planificación y Arquitectura” permitió a Contreras ejercitar una práctica muy suya, en tanto a la reflexión y opinión o crítica sobre cualquier tema o problema urbano-arquitectónico del Distrito Federal, y presentar a los gobernantes soluciones a determinados problemas. Ahora, en esa sección, tuvo la oportunidad de

exhortarlos para que los atendieran, y lo hacía a pocos días de iniciarse el sexenio de Miguel Alemán. Del artículo “Lo que no se hizo”, transcribimos un párrafo en donde Contreras hacía una valoración de la situación presente y en el que es evidente su decepción.

Muchas cosas que debieron hacerse no se han hecho en México en materia de urbanismo y arquitectura durante los últimos treinta años. Mucha energía, mucho dinero, mucho tiempo se ha invertido en todo género de obras que son la negación misma de toda planeación, de toda coordinación, de todo programa. [...] Hay que conceder con franqueza, doliéndonos como nos duele, la suerte de nuestro país que el balance hasta la fecha sea decididamente desfavorable, que estemos en desfalco, que tenemos ante nosotros la inmensa tarea —trabajo de Hércules— de deshacer y corregir la mayor parte de lo hecho que valdrán poco los esfuerzos en pro de nuevas obras, mientras el enorme lastre de errores ejecutados continúe pesando sobre los nuevos proyectos, los nuevos planes y las buenas intenciones.

Hay que afirmar, haciendo en esto la más constructiva de las críticas, que la Revolución desaprovechó la enorme oportunidad que tuvo, después de la gran pausa necesariamente impuesta al desarrollo del país; de haber trazado planes que debieron regir de antemano en este desarrollo; de haber visto claramente hacia el futuro —todo posibilidades— que existía hace treinta años como una materia plástica cuyo moldeamiento, cuya conformación a un fin pudo haber estado entonces en manos de técnicos con conocimientos e imaginación. No fue así. La oportunidad pasó de la potencia. Lo que pudo ser no fue jamás. La pausa, el compás de espera terminó y fue seguido por el más urgente; el más anárquico y desordenado crecimiento urbano de que tengamos noticia. Entonces, todo el abundante caudal de lo que nunca debió hacerse reemplazó a la disciplina, al método, a la labor normativa y directriz de las leyes, reglamentos, autoridades e instituciones que debieron entonces, cuando aún era tiempo, haber encauzado por vías de inteligencia las impetuosas aguas del crecimiento urbano. Todo ese desorden que es esencia de los crecimientos espontáneos invadió los terrenos vírgenes en los que pudo haber planeación; la anarquía reemplazó al gobierno en el urbanismo y en la

⁵⁰ Carlos Contreras, “La creación de una zona monumental”, en “Planificación y Arquitectura”, Primera Sección de *Novedades*, 30 de diciembre de 1946, p. 10.

⁵¹ Carlos Contreras, “Los problemas de la Ciudad de México. La rama norte del primer anillo de circunvalación”, en “Planificación y Arquitectura”, *México en la Cultura de Novedades*, 18 de septiembre de 1949, p. 2.

arquitectura. El resultado de imprevisión revolucionaria, de la falta de visión y perspectiva de sus hombres, de las obras de políticos y ausencia de técnicos fue, quizá, la irremediable ciudad que tenemos que soportar ahora.

En este momento, a treinta o más años de un punto de partida que fue real, nuestros males urbanos —los de esta ciudad y los de muchas capitales del interior, también en violenta expansión— son ya sumamente graves. No se remedian con prolongar aquella calle o con corregir aquel alineamiento. No se remedian con reglamentar las alturas en una avenida y dejar el resto de la ciudad sin reglamento; no se remedian con la imposible y ociosa tarea de armonizar las fachadas de los edificios que miran al zócalo.

México necesita, aunque sólo sea para corregir parcialmente sus males, costosas y trascendentales obras de urbanismo y de arquitectura. Necesita recuperar el tiempo perdido, necesita dar en los próximos seis años el salto de los treinta anteriores. Necesita inmediatamente un plan de emergencia, de cirugía mayor, listo para servir dentro de los próximos cien años. Con el objeto de que esta desordenada e ineficaz ciudad de México tenga probabilidades de supervivencia dentro del próximo siglo.⁵²

Para cerrar el artículo, todavía con algo de esperanza, Contreras advertía al presidente que había mucho por hacer en los seis años de su gobierno: “Ponga usted las bases, los cimientos y estructure usted su obra con los técnicos que estén capacitados para proyectar, para organizar, para dirigir el desarrollo ordenado de la ciudad de México.”⁵³

⁵² Carlos Contreras, “Lo que no se hizo”, en “Planificación y Arquitectura”, Primera Sección de *Novedades*, 10 de diciembre de 1946, p. 14.

⁵³ Contreras, “Gobernar de verdad, *op. cit.*”, p. 11. Javier Rojo Gómez fue gobernador del Distrito Federal entre 1940 y 1946, con Manuel Ávila Camacho y Fernando Casas Alemán le correspondió el periodo de 1946 a 1952 con Miguel Alemán.

⌘ BALANCES ⌘

LA REVISTA DE AMÉRICA Y SU MESA REDONDA

Durante el año de 1948, el periodista Oswaldo Díaz Ruanova publicó, en la *Revista de América*, una serie de reportajes sobre la ciudad de México, basados en las entrevistas a personajes involucrados en los asuntos de la urbe, que opinaron sobre sus problemas y soluciones. Si bien el periodista transcribía lo dicho por el entrevistado, en los textos era difícil distinguir su voz de la de esos personajes, es decir, no había un distanciamiento entre el interpelado y el que escribía. De igual forma, debemos señalar que, en mayor medida, en ellos había un tono crítico y de denuncia.

Los encabezados de cada texto orientaban al lector sobre la problemática que iba a exponer el personaje en turno. Por ejemplo, “Un yo acuso del arquitecto Lorenzo Favela”; “El caos urbano de la ciudad de México” (arquitecto Mario Pani); “Una oportunidad para México y para Casas Alemán”; “Arquitectura para servir a México...” (arquitecto Mauricio Gómez Mayorga); “Mientras las autoridades duermen, México se ahoga en la inmundicia” (ingeniero José A. Cuevas); “Una ciudad noble y lógica” (arquitecto Carlos Contreras); “Cobardía cívica, he ahí nuestro enemigo!” (Valentín Venegas Ruiz, director de Tránsito); “México, ciudad en estado de emergencia” (arquitecto Jorge L. Medellín); “Estamos destruyendo la riqueza de nuestro pasado” (Manuel Toussaint, historiador); “Salvar el Valle de México”; “La ciudad de México retrocede medio siglo” (ingeniero Adolfo Orive de la Secretaría de Recursos Hidráulicos); “Problemas urbanos de la ciudad de México: “Las estaciones ferrocarrileras sitiadas” (ingeniero Juan B. Climent); “Es un hecho que la ciudad se hunde” (ingeniero Eduardo Molina); “Quedó abierto el gran túnel del Lerma”; “Ante el caos de la ciudad, habla Carlos Lazo”. Algunos

reportajes que aparecen sin autor suponemos que Díaz Ruanova era responsable de lo escrito.⁵⁴

El primer reportaje se publicó el 17 de abril de 1948 y el último, el 3 de julio del mismo año. En las primeras entregas Díaz Ruanova propuso que se verificara, avalada por las autoridades locales, una Mesa Redonda de Urbanismo, para que allí se ventilaran las problemáticas del Distrito Federal y se tomaran decisiones para su solución. Al respecto, el periodista manifestaba: “Urge la solución integral de los problemas metropolitanos. Hombres inteligentes y valientes deben abordarlos siempre. Coordinación ciudadana entre gobernantes y gobernados”.⁵⁵

La mayoría de las opiniones de arquitectos, ingenieros, historiadores, funcionarios y las del mismo periodista coincidían en los problemas del Distrito Federal y en las soluciones, mismas que desde el inicio de este trabajo hemos venimos reseñando. Las más recurrentes ahora fueron el caos urbano, provocado, según la mayoría de los testimonios, por las autoridades, los fraccionadores, los arquitectos y los organismos especializados, “que han inspirado el desorden y el feísmo urbano”, decía el arquitecto Favela. No obstante, se abordaron otros temas que tenían que ver con las respectivas especialidades de los entrevistados. Por ejemplo, los ingenieros Eduardo Molina y José Antonio Cuevas se concentraron en los hundimientos de la ciudad y Manuel Toussaint, en la conservación de la arquitectura colonial. Sucintamente, la serie de reportajes semanales plantearon un extenso abanico de contingencias, que debían ser tratadas por especialistas, para “que llegue a soluciones positivas del gobernador del DF contará con las más claras y agudas inteligencias mexicanas”.⁵⁶

Con la finalidad de ubicar el legado de Contreras, como se ha hecho hasta ahora, consideramos fundamental anotar algunas opiniones de esas perso-

nalidades. Se trata de temas que al lector podrán resultarle reiterativos, pero que constatan que poco se había avanzado en la planificación del Distrito Federal, a pesar de que hacía dos décadas se contaba con los instrumentos, estrategias, legislaciones y organismos para emprender la tarea.

La ciudad de siempre

Con el fin de caracterizar la ciudad, Favela recurrió a la estrategia de observarla a través de un plano, basándose en el recurso que esgrimieran Pallares y Gómez Mayorga. El arquitecto expresa: “Vista a ojo de pájaro, en un mapa, en fotografías tomadas desde el aire, la ciudad de México presenta una absoluta falta de unidad. Aquí y allá aparecen zonas sin dependencia entre sí. No hay urbanismo, ni planificación, ni orden, ni proyecto, ni líneas directrices, que den sentido al pandemónium de México.”⁵⁷ Al igual que sus pares, Favela percibía el caos y la desorganización de las diferentes zonas, habitación, trabajo, tiempos libres y comunicaciones que, a su parecer, eran las cuatro actividades que componían la vida urbana, y reprochaba: “Hasta ahora han sido resueltos aisladamente los unos de los otros, sujetos a planes que cada organismo gubernamental formula sin coordinación ni visión de conjunto que encaucen los problemas de la urbe a una sola finalidad: el servicio integral de la ciudad.”⁵⁸ A pesar de que ya se habían promulgado leyes y reglamentos, se hubieran fundado organismos especializados y hecho los primeros estudios para emprender su planificación, en los testimonios se corrobora que las leyes no funcionaban o no se cumplían, los organismos eran ineficaces y corruptos, y que todavía no se formulaba un plano regulador.

Los organismos especializados y sus técnicos

Como hemos referido, el arquitecto Enrique Guerrero había hecho una crítica puntual del funcionamiento de los organismos responsables de la planificación,

⁵⁴ Oswaldo Díaz Ruanova fue miembro fundador de la Academia Mexicana de Artes y Ciencias Cinematográficas (1946) y publicó la obra *Los existencialistas mexicanos* (México, Rafael Jiménez Siles, 1982).

⁵⁵ Oswaldo Díaz Ruanova, “Ante el caos de la ciudad, habla Carlos Lazo y dice: El problema es de hombres en toda la plenitud de su grandeza”, en *Revista de América*, núm. 132, 3 de julio de 1948, p. 14.

⁵⁶ Oswaldo Díaz Ruanova, “Una oportunidad para México y para Casas Alemán”, en *Revista de América*, núm. 124, 8 mayo de 1948, p. 18.

⁵⁷ Oswaldo Díaz Ruanova, “Un yo acuso del arquitecto Lorenzo Favela”, en *Revista de América*, núm. 121, 17 de abril de 1948, p. 25.

⁵⁸ Díaz Ruanova, “Ante el caos de la ciudad, *op. cit.*”, p. 16.

señalando los errores que se denunciaban ahora.⁵⁹ Favela argumentaba que con los más de trece organismos que tenían a su cargo el funcionamiento de la ciudad, ninguno era dirigido por personas capacitadas. “Es por eso que la ciudad crece caprichosamente y como a la deriva; la voracidad de inversionistas sólo preocupados de construir cajones que produzcan más rentas, se agrega a la de coyotes e influyentes que tienen toda clase de compadrazgos...”⁶⁰ A su vez, Gómez Mayorga indicaba que, pese al gran número de dependencias, ellas nunca tuvieron, en sus cuadros, a personas con el criterio y la aptitud necesarias para planificar la ciudad; además consideraba que: “Hubo además, como obstáculo insuperable, el que oponían los funcionarios venales y sin escrúpulos que por una gratificación o *mordida*, o por no afectar los intereses de un político, un general, un influyente, cambiaban el curso de una calle o simplemente la dejaban sin abrir.”⁶¹

Por su parte, el arquitecto Lazo Barreiro manifestaba que a los encargados de la planificación no habría que exigirles honestidad, ya que: “La moral sólo es posible en hombres que cuenten con recursos materiales que los liberen de angustias y de resentimientos; que propicien el cumplimiento de su función social; y que limpiando su conciencia de preocupaciones personales o familiares la dispongan eficazmente para el espíritu de trabajo.”⁶² Ello significaba que debían de percibir un buen sueldo y argüía que la ciudad se proyectara, teniendo como base “técnicos puros, de políticos puros, de administradores puros o de burócratas puros. Necesitamos hombres en la plenitud de su grandeza”. Idea desarrollada anteriormente por Contreras.

A partir de lo dicho por los entrevistados, Ruanova concluía que eran pocos los organismos de servicios públicos y demasiadas las dependencias de extorsión, vigilancia, trámites, cauciones, por lo que exponía, a partir de las propuestas del arquitecto Lazo, una organización vertical, que conectara al jefe del Departamento con un cuerpo de planificación encargado de planear, coordinar y vigilar los problemas de México, hasta estructurarlos en un plano

regulador. De esas ideas se desprendería el programa de gobierno de la ciudad. Sin ambages ni rodeos, el periodista, al igual que Guerrero lo hiciera en la revista *Arquitectura y lo Demás*, criticaba el alto número de dependencias responsables, la falta de coordinación entre ellas, la carencia de técnicos o especialistas y la corrupción.

Las mismas soluciones

Con la finalidad de resolver los problemas del Distrito Federal y sus alrededores casi todos los entrevistados coincidieron en la necesidad de formular un plano regulador, cuyas funciones y características coincidían con las que Contreras había estado propagando desde finales de la década de 1920. Ese plano regulador tendría que prever y controlar el crecimiento de la ciudad, aprovechar sus diversas zonas para las funciones que fueran las más convenientes, es decir, demarcar la ciudad y dividirla en zonas distintas, comerciales, residenciales, obreras, fabriles, terminales y estaciones. Concretamente ese estudio vendría a darle una estructura a la ciudad, regularía y controlaría el espacio urbano y sería el instrumento ideal para la zonificación. Igualmente se continuaba con la idea de que el plano de ciudad se encargaría, precisamente, de la atención de un cuerpo vivo, por lo que tendría que ofrecer, a decir de Gómez Mayorga,

...un auténtico sistema vial, de grandes arterias, sin que se dé el caso de que algunas queden del todo interrumpidas o cortadas; estarán hechas éstas para la velocidad del automóvil que, como dijimos antes, vienen a romper el concepto académico y anticuado de las ciudades. Buscará también el Plano Regulador, que sus arterias superiores lo sean de entroncamiento con los grandes ejes nacionales, llámense carreteras o aeropuertos; y no olvidará sus importantes conexiones con los núcleos circunvecinos.⁶³

Hemos advertido que en el DDF existía ya una Oficina del Plano Regulador, que también había ostentado el nombre de Oficina de Estudios del Plano Regulador

⁵⁹ Enrique Guerrero, “Urbanismo Oficial”, en *Arquitectura y lo Demás*, v. 1, núm. 1, mayo de 1945, pp. 18 y ss.

⁶⁰ Díaz Ruanova, “Un yo acuso”, *op. cit.*, p. 25.

⁶¹ Oswaldo Díaz Ruanova “Arquitectura para servir a México”, en *Revista de América*, núm. 125, mayo 15 de 1948, p. 17.

⁶² Díaz Ruanova, “Ante el caos de la ciudad”, *op. cit.*, p. 14.

⁶³ Díaz Ruanova, “Arquitectura para servir”, *op. cit.*, p. 16.

y que se había propuesto la formulación de un plan de acción.

Propuestas para la planificación, ya planteadas por Contreras, fueron aprovechadas por el arquitecto Jorge L. Medellín:

...el desplazamiento paulatino, pero eficaz de las industrias pesadas de la ciudad hacia zonas distantes de las que hoy ocupan; el control del crecimiento de la urbe que ya encuentra sus fronteras naturales en sus alrededores, y sus fronteras políticas en el Estado de México; la replanificación de barrios y arrabales depauperados y populosos; el tráfico fluido interurbano, y el tráfico rápido en una periferia que con grandes arterias de circunvalación permitiría el viaje de Tlalnepantla a Tlalpan sin pasar por el primer cuadro de la ciudad...⁶⁴

A decir de Díaz Ruanova, las soluciones no sólo dependían de las autoridades o de los expertos, ya que el ciudadano era también culpable del caos urbano, porque no apoyaba ni amaba a su ciudad y, por decirlo de alguna manera, de todo culpaba a las autoridades: “los mexicanos lo esperamos todo del Estado.”

Es tema de controversia al preguntar si el capitalino tuvo en otros decenios conciencia cívica, y si fue más civilizado que en los tiempos que corren. Hoy día las calles son largas e inacabables basureros, y los lotes vacíos, inmensos muladares; la escasa higiene hace propicias las enfermedades y epidemias, tan frecuentes de suyo. No hay amor alguno por la ciudad, y por eso los comerciantes, abusando de rótulos y letreros, la afean a su antojo; los automovilistas, borrachos las más de las veces, han tumbado los arbotantes de la avenida Insurgentes; niños y hombres arrojan cáscaras y papeles en las calles, y no es más ejemplar la conducta de las mujeres, que depositan desperdicios en las esquinas. Las paredes de las casas están cubiertas de anuncios de espectáculos. Los parques y jardines, no menos sucios que las calles, son usados de noche y hasta de día como mingitorios [...] los transeúntes caminan a modo de sonámbulos, sin tomar su derecha e indiferentes a las señales, convirtiéndose a veces

en toreros de automóviles. Los choferes tampoco respetan tarifas ni reglamentos, burlan los semáforos, roban al público y corren a velocidades increíbles. Para colmo, cada puerta es un comercio o un radio, cada esquina el paraíso de los ruidos, de las electrolas, de los bocinazos. Los puestos de refrescos y fritangas prestan a la ciudad un aspecto permanente de feria de pueblo...⁶⁵

En el mismo tenor, se expresaba Valentín Venegas Ruiz, director de Tránsito, quien demandaba a los habitantes colaborar, ya que Estado no podía hacerlo todo, “porque no tiene ríos de oro”. Si se realizaba la Mesa Redonda, él esperaba críticas sanas, sinceras y habría de escucharlas, porque:

Cambios radicales y no medidas conservadoras, en eso estriba la solución del problema del tránsito. Como remedio inmediato, se debe estudiar la forma de descongestionar el primer cuadro de la ciudad, mediante el cambio de rutas de los camiones. Asimismo es necesaria una medida que haga estacionarse a los ruleteros en esquinas donde los que lleven prisa puedan encontrarlos. Descongestionar el centro de camiones que serán más útiles a la población cuando crucen zonas incomunicadas, es avanzar la mitad del camino. Es absurdo que en México, en un área inmensa, sesenta mil vehículos parezcan varios millones por correr casi todos en el primer cuadro...⁶⁶

De acuerdo con los testimonios, la ciudad de México experimentaba grandes problemas por lo que demandaba grandes soluciones, lo que demostraba que las bases para su control, regulación y ordenamiento no habían dejado una huella significativa.

¿Y la mesa redonda?

Los personajes entrevistados se mostraron entusiasmados con la celebración de la Mesa Redonda —a excepción de Contreras que, como veremos, estaba en desacuerdo. Ellos veían esa reunión como una oportunidad para ventilar sus ideas sobre la ciudad y

⁶⁴ Oswaldo Díaz Ruanova, “México, ciudad en estado de emergencia”, en *Revista de América*, núm. 130, 19 de junio de 1948, p. 8.

⁶⁵ Díaz Ruanova, “Una oportunidad para México, *op. cit.*”, p. 17.

⁶⁶ Oswaldo Díaz Ruanova, “Cobardía cívica, he ahí nuestro enemigo!”, en *Revista de América*, núm. 129, 12 de junio de 1948, p. 15.

discutir acerca de las soluciones. Al respecto, Gómez Mayorga opinaba:

...*Revista de América* está formulando ya el programa de la mesa redonda y espera la colaboración todas las organizaciones interesadas en la vida común, en el progreso de la metrópoli. *Revista de América* puede anunciar que el licenciado Fernando Casas Alemán, jefe del departamento Central del DF ha considerado con vivo interés la celebración de la mesa redonda y espera que los más destacados arquitectos y urbanistas cooperen, opinando, criticando, exigiendo, además también confía en que los habitantes de la CM colaboren cívicamente, para hacer de la capital el espejo en que se vea la República.⁶⁷

Así, en el medio arquitectónico-urbanístico, esa potencial reunión se calificó como una idea magnífica, provocó entusiasmo y se consideraba que era urgente llevarla a cabo. Por ser de interés para la ciudad de México, los entrevistados y la revista exhortaban al gobierno del Distrito Federal a adoptar la idea como propia.

En un recuadro, que llevaba el encabezado “La mesa redonda está ya en marcha”, en la revista se anunciaba que el día 18 de junio, en la terraza del Hotel Majestic, aledaño a la Plaza de la Constitución, se ofrecería una comida a funcionarios públicos, urbanistas, arquitectos e ingenieros, que participaran en la Primera Mesa Redonda sobre problemas urbanos de la ciudad de México, organizada por *Revista de América*.⁶⁸

El programa del arquitecto Lazo se tomó como base para la discusión y, precisamente con el título “Ante el caos de la ciudad, habla Carlos Lazo”, culminaba la serie de reportajes. Se trataba de un texto extenso, en el que se daba a conocer un proyecto para la planificación de la ciudad de México. De esa manera, *Revista de América* dio al arquitecto Lazo un lugar preponderante en las soluciones, además fue el único de quien se incluyó una nota biográfica, misma que se difundió en *Arquitectura y lo Demás*, ambas extraídas de *Who is Who in Latin America*. Así, la *Revista de América* avalaba un programa de planificación para la Metrópoli, hecho por un arquitecto que, al igual que

Contreras, se había preparado en el extranjero y que en ese momento, ciertamente, trabajaba para el Estado. Empero los planteamientos del nuevo urbanista no diferían de los que Contreras había propuesto y desarrollado hacía casi veinte años para la planificación del Distrito Federal en la escala regional.

El programa de Lazo

Díaz Ruanova indicaba que el programa de la Mesa Redonda era importante debido a que “Carlos Lazo asocia hoy a los elementos de su experiencia los muchos que han aportado sus compañeros y ordenándolos expone una teoría de la ciudad que tiene la integración de un pensamiento y la unidad efectiva de un programa”.⁶⁹ Éste se llamaba “Esquema de organizacional racional, no presupuestal, propuesto para el departamento central, en el extremo opuesto al del jefe de la ciudad”, y debería contar con un Cuerpo de Planificación (Comité Ejecutivo), que planeara, coordinara y vigilara el programa de gobierno, basado en el plano regulador, y un Consejo Consultivo, que propusiera a ese organismo las necesidades urbanas, clasificadas en cuatro actividades: comunicaciones, habitación, ubicación de trabajo y servicios sociales.⁷⁰ Éste es el temario que debía desarrollarse en la Mesa Redonda, basado en el programa urbanístico de Lazo:

I. HOMBRES

- El problema de la ciudad es de: funcionarios, opinión pública, planificación general.

II. PROGRAMA

- Conocimiento de la ciudad. Físico, humano, económico, político-administrativo y crecimiento histórico.
- Análisis, problemas y resoluciones en sus cuatro actividades: habitación, trabajo, servicios sociales, comunicaciones.
- Plano Regulador.

III. ORGANIZACIÓN

- Programa de Gobierno.

⁶⁷ Díaz Ruanova, “Arquitectura para servir, *op. cit.*, p. 16.

⁶⁸ Díaz Ruanova “México, ciudad en estado de emergencia, *op. cit.*, p. 9.

⁶⁹ Díaz Ruanova, “Ante el caos de la ciudad, *op. cit.*, p. 14.

⁷⁰ *Idem.*

- Técnica *vs* *Laissez Faire*
- Administrativo *vs* Planificación

función de esa planificación. Sin ella, son inútiles las controversias y las obras personales de unos cuantos.⁷³

IV. RECURSOS.⁷¹

Las tareas generales derivadas del seguimiento de este esquema serán: planificar con una visión de conjunto con programas integrales de acción y de gobierno; trazar un programa de gobierno para la ciudad, planificando sus aspectos físicos, humanos, económicos y político-administrativos; indagar los datos físicos, por medio de planos recientes aéreo-topográficos, geología, climatología, hidrología, salubridad, abastecimiento de aguas, alcantarillado, densidad y altura de edificios, zonas y ejes naturales, etc.; recopilar datos humanos como densidad de población, tipos raciales, natalidad, mortalidad, composición familiar, ocupaciones, población escolar, etc. y zonas y ejes humanos; conseguir datos económicos, entre ellos, regímenes de propiedad de la tierra, concentraciones de propiedad federal, municipal, de sociedades anónimas, zonas de producción y consumo, sistema económico urbano, características, valores de terreno, monto de rentas y zonas y ejes económicos; reunir datos político-administrativos, tales como distribución por zonas de servicios públicos, sociales, etc.; obtener datos históricos, entre ellos el estudio y crecimiento de la ciudad a través de los siglos; por último, entender la ciudad como cuerpo vivo.⁷² A partir de esos estudios se debía de formular un plano regulador, que tendría que hacerse desde el punto de vista regional. Desde esta perspectiva, observa el arquitecto Lazo:

Trazamos un esquema según el cual imaginamos que ha de crecer y desarrollarse. Hacemos su Plano Regulador. Más no olvidamos que como ser vivo, la ciudad depara espontaneidades y sorpresas. Seremos elásticos encauzando sus titubeos y fortaleciendo sus reacciones. Entonces estaremos en aptitud de romper la rigidez ideal de Plano Regulador y subordinarla a posibilidades de tiempo y espacio de hombres y de recursos ofrecidos por la realidad. Los aspectos parciales, estilísticos, arquitectónicos, entre otros, serán

Hasta aquí, Lazo desarrolla el canon obligado, es decir, la secuencia propuesta por el urbanismo y seguida puntualmente, en su momento, por Contreras. Por último, el joven arquitecto añadía lo que también había promovido el insigne urbanista incontables veces: los planos reguladores nunca son definitivos y en la versión del novel urbanista significan “Visiones anticipadas, sueños a veces, hacen que nunca se cumplan del todo en la realidad.”⁷⁴ Así, la finalidad del programa de Lazo para la planificación de la ciudad de México será cumplir “el bello lema oficial, grabado en las piedras del Departamento Central *Gobernar a la ciudad es servirla*, divisa de los primeros gobernantes posrevolucionarios adscritos al DDF.

Para cerrar el reportaje, el arquitecto Carlos Lazo argumentaba que “ningún momento de la historia de la ciudad fue tan oportuno como el presente para dilucidar, aclarar, orientar, para proyectar la ciudad en función de un futuro que imaginamos distinto de su presente; para hacer de México un centro donde la vida sea fácil y llevadera y donde los hombres, por vivir mejor, estén limpios de los complejos que ahora padecen”.⁷⁵

“Pluma y veneno”

La información recabada indica que la Mesa Redonda no se realizó. Díaz Ruanova, quien escribía otra sección en la *Revista de América* titulada “Pluma y Veneno”, a finales de 1948 incluyó información esclarecedora sobre ese tema, cuando hizo la reseña de una reunión de arquitectos:

Los periodistas hablaron largamente de Carlos Contreras, ese león de la arquitectura que rugió su cólera con el Departamento Central, obteniendo con ello no sólo asustar a Ángeles y a Ortega Casas, sino también la distinción de representar a México en la Conferencia Internacional de Urbanismo de París [Congreso de las Capitales]. Desagrado, cuando no

⁷¹ *Ibidem*, p. 14.

⁷² *Ibidem*, p. 15.

⁷³ *Ibidem*, p. 16.

⁷⁴ *Idem*.

⁷⁵ *Idem*.

indignación, produjo una noticia de esa laya. Para enviar un delegado a Francia, la Sociedad de Arquitectura había formado una terna; pero el Departamento Central la hizo de lado. Jorge L. Medellín, Mario Pani y Carlos Obregón Santacilia fueron suprimidos de una plumada, y don Carlos Contreras, el hombre que bombardeó alevosamente la Mesa Redonda de la ciudad de México, tomando el sitio de aquellos voló a París, donde pasea regocijado.⁷⁶

Además de enterarnos de la participación de Contreras en el Congreso de las Capitales, actividad que ejerció constantemente a lo largo de su trayectoria —algunas veces de manera independiente, y ahora, como lo expresaba el periodista, avalado por las autoridades del DDF—, apreciamos que él tuvo que ver en que no celebrara la Mesa Redonda. En el mismo artículo, el pie de una fotografía del arquitecto proporciona más pistas: “El arquitecto Contreras torpedeó la mesa redonda que los arquitectos mexicanos habían convocado para tratar los problemas urbanos de la ciudad y atacó al Departamento Central. Pero ahora representa a ese mismo Departamento en Europa”.⁷⁷ Asimismo en su “Pluma y Veneno”, Díaz Ruanova canonizaba al arquitecto Medellín, “uno de los serios estudiosos de los problemas urbanos de la ciudad de México proyecta interesantes trabajos para 1949, y sigue insistiendo en el estudio de las cuestiones urbanas que agobian a la metrópoli.”⁷⁸ Por lo expresado en los reportajes de *Revista de América* y su vocero, Díaz Ruanova, Lazo y Medellín encarnaban la sangre nueva de la planificación.

Además de lo antes dicho, no hallamos otros documentos que corroboren esa versión, pero Contreras fue el único que la criticó, arguyendo que en esa reunión no se iban a resolver los problemas de la ciudad de México. Esa actitud puede ser explicada por varios hechos relacionados, probablemente a lo dicho —y lo no dicho—, por los entrevistados. Los problemas expuestos en los reportajes habían sido señalados y estudiados hacía veinte años, no sólo por él, sino por Pallares, Ruiz y Mariscal. Contreras había

luchado tenazmente por resolverlos, implementando las bases para su solución. Por ejemplo, la *Ley de Planificación del Distrito Federal* (1936) estaba vigente y funcionaba bien que mal, lo mismo, la Comisión de Planificación, pero ningún consultado reconoció o trajo a colación alguna de sus propuestas —escala regional, estructura urbana, zonificación, fluidez vial, plano regulador y descentralización en el área central, entre otras—; menos aún mencionaron los numerosos planos de conjunto que preparó (1927, 1930, 1932, 1937 y 1938). En cambio, todos coincidían con la aplicación del canon urbanístico, que el urbanista había implantado hacía poco menos de veinte años, y cuyos resultados habían sido planteados en *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*. Por lo que apreciamos en la lectura de los reportajes, los expertos no los conocían o los estigmatizaban.

Por otro lado, las soluciones propuestas en la *Revista de América* no ofrecían novedad alguna, por lo que desde la perspectiva Contreras ¿quién querría y en qué medida la ciudad ganaría con la celebración de una reunión de especialistas, coordinados por una revista, con las autoridades correspondientes invitadas? Si es que hubo un sabotaje, se trató de un acto de impotencia y enojo.

Finalmente, al legado de Contreras lo alcanzó un cáncer social: técnicos improvisados e incompetentes, instituciones corruptas y desorganizadas, y legislaciones desatendidas y transgredidas, y qué decir de un plano regulador, a la manera del *Regional Plan of New York and its Environs* ¿un sueño utópico para una sociedad como la nuestra? Así, los testimonios de los especialistas entrevistados por Díaz Ruanova fueron la prueba fehaciente de que sus logros los hizo el urbanista en solitario y para oídos sordos. Al revisar las problemáticas y las soluciones expuestas en la *Revista de América* era innegable que no había nada nuevo a lo que Carlos Contreras no hubiera contribuido.

UNA CIUDAD “NOBLE Y LÓGICA”

A sus 56 años, el arquitecto estaba viviendo una etapa de valoración tanto de su trayectoria como de su vida. El reportaje que Díaz Ruanova tituló “Hagamos una ciudad noble y lógica” le permitió manifestar su

⁷⁶ Oswaldo Díaz Ruanova, “Pluma y Veneno”, en *Revista de América*, núm. 154, 4 de diciembre de 1948, p. 47.

⁷⁷ *Idem.*

⁷⁸ *Idem.*

desencanto al ver que, después de tanto esfuerzo, los problemas que podrían haberse resuelto o regulado a tiempo, seguían siendo los mismos, por ello declaró que una Mesa Redonda no resolvería los problemas de la ciudad.

buyó, en alguna ocasión, podemos suponer a qué se refería. Con ese apelativo calificó la traza de Cortés, lo que nos lleva a especular que se debía a que detrás ella había un diseño, ahora ya perdido a consecuencia de la expansión; sin embargo, nunca pretendió convertir la



Figura IX.11. Carlos Contreras, probablemente a los 56 años. ACC.

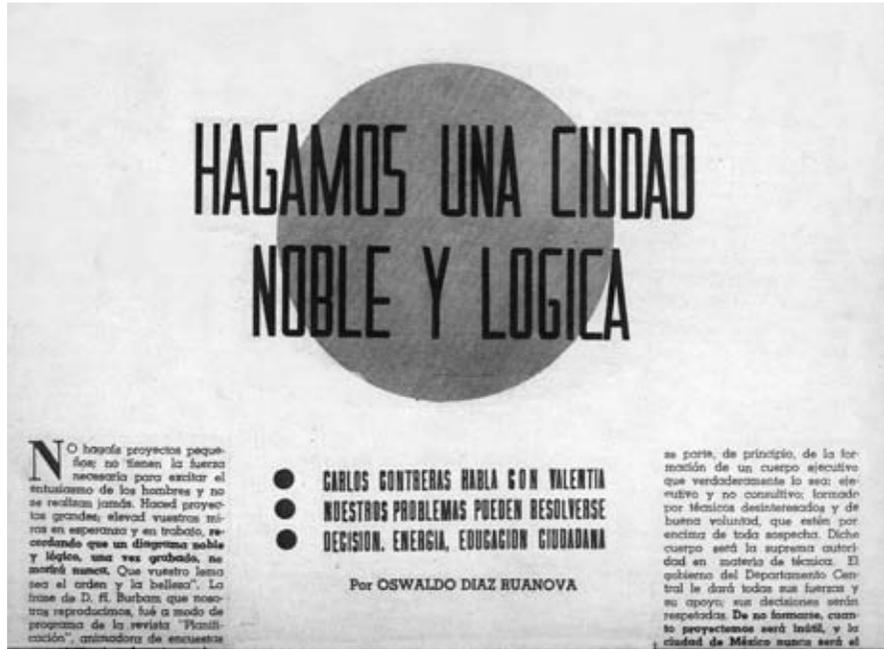


Figura IX. 12. Fragmento del reportaje “Hagamos una ciudad noble y lógica”. En *Revista de América*.

El título del artículo se refería al aserto de Daniel H. Burnham que orientó los proyectos del mexicano: “No hagáis proyectos pequeños, no tienen la fuerza necesaria para excitar el entusiasmo de los hombres y no se realizarán jamás. Haced proyectos grandes, elevad vuestras miras en esperanza y en trabajo, recordando que un diagrama noble y lógico, una vez grabado, no morirá nunca... Que vuestro lema sea el orden y la belleza vuestra guía.”⁷⁹ Esa sentencia anunciaba un programa ambicioso, y el diagrama imaginado no se refería, aquí, a aquel plano regulador como el de Nueva York, sino a un plano de ciudad, que la transformara y regulara, con nobleza y lógica. Aunque Contreras nunca fue explícito acerca de lo que significaba el término noble, por la forma en que lo atribuyó,

ciudad que encontró —fragmentada, desordenada y enferma— a la forma ortogonal, sino la incluyó en un nuevo diseño, y así proporcionar al todo un orden y una lógica, cualidades que tienen que ver con lo “racional”, con el pragmatismo y la eficiencia urbana.

En el reportaje “Hagamos una ciudad noble y lógica”, los argumentos de Contreras se tornaron críticos y sus afirmaciones, categóricas, tal como aquella que decía que la de México distaba de ser una gran ciudad, por culpa de los gobiernos que había padecido: “Los regentes de la ciudad han sido tibios, tímidos, sin la audacia renovadora, el amor cívico y la visión que los llevaría, de golpe y decididamente, a la iniciación de obras gigantescas, monumentales, de transformación verdadera y de probada eficacia. Hemos

⁷⁹ Daniel H. Burnham, “Epígrafe”, en *Planificación*, t. I, núm. 1, septiembre de 1927, p. 1.



Figura ix.13. “El arquitecto Carlos Contreras muestra a muestra a nuestro redactor Oswaldo Díaz Ruanova, algunos de los proyectos que no se realizarán nunca, mientras le habla con calor acerca de cómo hacer de México una ciudad noble, limpia, lógica y digna de su crédito anterior. En esta entrevista Carlos Contreras expone interesantes opiniones sobre los problemas municipales.” En *Revista de América*.

padecido gobiernos tímidos y conservadores.”⁸⁰ A su parecer había cierto tipo de gobernantes que la ciudad no debería de volver a tener, como Javier Rojo Gómez, él “es el ejemplo más claro de lo que no debe hacerse. Las obras que se le atribuyen no le pertenecen, y su único mérito es el de haberlas continuado; porque muchas de ellas fueron proyectadas desde los tiempos de Sáenz.”⁸¹ Sólo Aarón Sáenz será salvado del olvido.

⁸⁰ Oswaldo Díaz Ruanova, “Hagamos una ciudad noble y lógica”, en *Revista de América*, núm. 128, 5 de junio de 1948, p. 12.

⁸¹ *Ibidem*, p. 13.

De nuevo, Contreras insistía en que lo que la ciudad requería era de una formidable cirugía e insistía en la formación de un cuerpo ejecutivo, integrado por técnicos desinteresados y de buena voluntad, que estuvieran por encima de toda sospecha. Dicho cuerpo sería la suprema autoridad en materia técnica, para convertir a la ciudad de México en un “diagrama noble y lógico”. Ya no bastaban los buenos deseos, hacían falta medidas eficaces y proyectos que, siendo buenos en ese momento, lo fueran en el año 2000. Del mismo modo critica los privilegios: “Los favoritismos son otras de las arbitrariedades que han contribuido a desengañarme, a no forjarme ilusiones respecto al futuro de la ciudad; otros se han lucido con mis obras; incluso mis proyectos fueron puestos en manos que los usufructuaron.”⁸²

Fogueado en toda clase de controversias —expresa Díaz Ruanova—, Contreras hablaba de lo difícil que era concertar las voluntades e insistía en que el problema de la ciudad de México era de decisión, de valor, de audacia y de la inversión de muchos millones de pesos, que habría que evitar poner en manos de aquellas personas o grupos que no vieran, en los proyectos y las obras, una posibilidad de lucrar: “Una ciudad —nos dice— es una inversión, y por lo tanto un posible negocio. Cualquier obra, por mucho dinero que necesite, lo multiplica si es eficaz. [...] Así México, entre sus numerosos problemas, tiene el de tránsito, y resolverlo de igual manera y colosalmente, con obras lógicas y nobles, no sólo traería a la ciudad el beneficio de futuros ingresos, sino que también acabaría con la plaga de cuidadores, guardianes, vigilantes, mordelones, etc., que ahora padecemos.”⁸³

Varios son los reproches del arquitecto a las obras que se realizaban por esos años, las cuales eran edificadas a capricho, con peligro de causar trastornos en el subsuelo y sin pensar que el hacerlo afectaba a los inmuebles vecinos, los edificios altos en la zona central, como el edificio de la Compañía de Seguros “La Latinoamericana” (en construcción), que complicaría el tráfico en un espacio de suyo congestionado. El urbanista ya había advertido acerca de los inconvenientes de construir rascacielos en esa zona, entre ellos, el aumento de la densificación poblacional y la

⁸² *Idem*.

⁸³ *Idem*.

escasez de estacionamientos. Una vez que hubo criticado de manera enérgica la construcción de la Torre Latinoamérica, defendió su proyecto para el templo de San Francisco (1933), que pretendía rodear con áreas verdes y restituir la perspectiva de “esa joya colonial” y así “embellecer” ese segmento de la ciudad.⁸⁴

El entrevistado se refirió, también, al plano regulador que tanto sacaron a relucir sus colegas.

Ahora que se habla de un nuevo y verdadero Plano Regulador —nos dice el arquitecto Carlos Contreras— es necesario estar muy alerta contra un grupo de oportunistas que quieren usufructuarlo. Es, pues, de primera importancia, que no participen en ella aquellos arquitectos y contratistas que sólo buscan el negocio.

El deber de ustedes como periodistas —agrega— no es únicamente el de señalar a las personas más aptas y valiosas, sino también el de desenmascarar a las que no lo sean. Todo tiene que ser limpio e intachable para que la ciudad se beneficie, y no sean nullos nuestros esfuerzos ni perdido nuestro tiempo.⁸⁵

Contreras advertía que habían pasado veinte años y los gobiernos habían desoído el clamor de los técnicos y que, si en aquella época se hubieran canalizado todas las fuerzas sociales para hacer una ciudad superior y distinta, no sería éste el momento de intentar una cirugía mayor. Díaz Ruanova cerraba así el artículo:

Toca al tiempo decir si los esfuerzos que de cuando en cuando se inician para hacer de México una ciudad moderna en el mejor sentido de la palabra; una ciudad valiosa y no de relumbrón o cardillo; toca al tiempo decir si en un momento determinado todas las fuerzas sociales fueron aprovechadas para una obra tan grande. De lo que no podemos dudar es del celo de Carlos Contreras como ciudadano. [...] Ha cumplido superiormente sus deberes de ciudadano, arquitecto y urbanista, como una obra poliédrica que son veintidós años de trabajo.⁸⁶

En ese ajuste de cuentas contenido en “Hagamos una ciudad noble y lógica” se hizo evidente el sentir de Contreras, y aunque en el futuro ya no preparó algún proyecto importante para la capital de la República, estará al tanto de las nuevas propuestas, mismas que seguirá estudiando, evaluando y criticando.

Después de 1948, la *Revista de América* continuó difundiendo noticias, diagnósticos, reportajes y críticas relacionadas con la ciudad de México, con títulos, tales como “Cortar un árbol, es un crimen”, “La ciudad de México vale 15 billones de pesos”, “La ciudad se hunde”, “De Tenochtitlan a la gran ciudad de México”, “De Maximiliano a Casas Alemán” y “Alemán inaugura obras. Un alarde de urbanismo y capacidad constructora, en el DF”; igualmente publicó la serie “Descubriendo el Distrito Federal”, formada por recorridos por las distintas delegaciones, con estos encabezados: “Milpa Alta. La Arcadia Ejemplar”, “Iztacalco, El Patito Feo”; “Azcapotzalco. Tierra de Petroleros”. El tratamiento de esos asuntos demuestra que la Mesa Redonda propuesta por la *Revista de América* seguía una línea editorial.

REFORMULACIONES, EVOCACIONES Y OLVIDOS

Contreras falleció en 1970 y de sus últimos años —estamos hablando de gran parte de la década de 1950 y la de 1960—, en el despacho 1004 del Edificio La Nacional, ubicado en avenida Juárez número 4, continuó al tanto de lo que sucedía y con la percepción de que su quehacer como impulsor del urbanismo moderno, creador de instituciones, impulsor de estrategias y pionero no había sido reconocido. En esas décadas todavía se adoptaban sus proyectos o se reformulaban —sin mencionar, por supuesto, a su creador— y se seguían expidiendo nuevas legislaciones, se reorganizaban los organismos especializados y se planteaba la urgencia de formular un plano regulador.

⁸⁴ Mauricio Gómez Mayorga, “Hay el proyecto de rescatar y aislar el viejo templo de San Francisco, en Madero”, en “Planificación y Arquitectura”, Segunda Sección de *Excelsior*, 20 de junio de 1948, p. 14.

⁸⁵ Díaz Ruanova, “Hagamos una ciudad noble, *op. cit.*, p. 13.

⁸⁶ *Idem.*

UNA VEZ MÁS, LA LEY DE PLANIFICACIÓN

En 1953, el proyecto de *Ley para la Planificación del Distrito Federal* fue enviado por el presidente de la República, Adolfo Ruiz Cortines, a las cámaras, para su estudio, dictamen, modificación o aprobación, según fuera el caso. Con bombo y platillo la noticia fue difundida en los diarios capitalinos. En su primera plana *Excélsior* informó:

El presidente Ruiz Cortines envió a la Cámara de Diputados el anunciado proyecto de Ley de Planificación del Distrito Federal, encaminado a regular las necesidades y funciones de la metrópoli. Se requiere que la planificación del Distrito Federal se realice con la oportunidad que reclama el interés público, basándose en los estudios técnicos que deben hacerse para que la ejecución de los proyectos se ajuste a las exigencias del Plano Regulador, estimando las necesidades actuales y futuras de los centros de población del Distrito Federal. Esta iniciativa de ley que abroga la de Planificación y Zonificación del Distrito Federal de 12 de junio de 1936 y sus diversos reglamentos, ineficaces para resolver los complejos problemas que ha creado el crecimiento de la ciudad de México podrá, además, conservar la tradicional fisonomía de la metrópoli.⁸⁷

Esa nota planteaba una necesidad añeja que trató de resolverse con la *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California* (1933) y con la *Ley para la Planificación y Zonificación del Distrito Federal* (1936). La ciudad seguía creciendo y con ello sus problemas, que aunque habían aumentado cuantitativamente eran semejantes a los de hacía cincuenta años. De nuevo escuchamos la necesidad de aprovechar los recursos del urbanismo para su solución, lo que se refleja en los considerandos de la nueva ley: “Se procura hacer una adecuada planificación de la ciudad, organizando y coordinando, mediante el plano regulador, las funciones y necesidades esenciales de la vida urbana, al través de la distribución calculada de la población, habitación, medios de comunicación, fuentes de trabajo, centros

culturales, deportivos y recreativos que satisfagan las exigencias colectivas de la capital.”⁸⁸ *El Universal* y *Novedades* transcribieron partes medulares del proyecto de ley, destacando las atribuciones de la comisión de planificación, las obras y las expropiaciones.

Contreras revisó exhaustivamente el proyecto y formuló una valoración en el documento “Nueva legislación para la metrópoli”, en el que explicaba:

La nueva ley de 1953 tiene, veinte años después, exactamente el mismo corte de la de 1933, veamos:

1. “Se declara de interés y de utilidad pública...
2. “Para los efectos de esta ley, se entiende por planificación...
3. “Son competentes para intervenir en la planificación...
4. “Son atribuciones de la Comisión de planificación...
5. “Las obras de planificación serán proyectadas con arreglo al PLANO REGULADOR DEL DISTRITO FEDERAL...

Esto mismo decía la ley de 1933 y en 1936 no había plano regulador del Distrito Federal, y en 1953... tampoco lo hay. [...] y lo más grave, a mi modo de ver, es que no hay criterio definido de la POLÍTICA URBANA que deba regir el desarrollo de la ciudad de México y que en la definición de esta política urbana deben de intervenir los habitantes de la ciudad.

Esto sí es lo serio y grave.⁸⁹

Enseguida, Contreras hace una serie de recomendaciones tanto para la formulación del plano regulador del Distrito Federal y del Valle de México, como para la definición del perfil de los especialistas y técnicos que participaran en el planteamiento de una política urbana. El 30 de diciembre de 1953 se promulgó la *Ley de Planificación del Distrito Federal*, derogando la de 1936.

⁸⁷ S. a., “Nueva planificación para la metrópoli. El proyecto de ley ha sido enviado ya a la Cámara”, en Primera Sección de *Excélsior*, 16 de diciembre de 1953, p. 6.

⁸⁸ S. a., “El presidente envió a la Cámara el proyecto de la Ley de Planificación”, en Primera Sección de *Novedades*, 16 de diciembre de 1953, p.4.

⁸⁹ Carlos Contreras, *Nueva Legislación para la metrópoli*, 17 de diciembre de 1953, mecanuscrito, AEC. Mayúsculas del autor.

UN PROGRAMA VIGENTE

En su sección de urbanismo de *El Universal*, Adrián García Cortés recuerda el legado de Contreras, en el artículo titulado “Un programa vigente”, publicado a finales de 1956. En él comenta que, a pesar de que la capital de la República había cambiado, poco se había avanzado en la solución de las necesidades, y no había una visión de conjunto de los problemas. La reflexión la hacía debido a que, en 1957, se cumplirían 30 años de la celebración de la primera exposición de planificación, y recordaba: “Figura del momento fue el arquitecto Carlos Contreras, pues entonces él era el único con decisión y entusiasmo para estas cosas del urbanismo moderno. A él se debe —ya en una ocasión mostró su “estudio preliminar” del plano regulador de México— el primer esfuerzo serio para integrar, en un programa de estudios, proyectos y obras, la consecución de un plano de ordenamiento para la capital de la República.”⁹⁰ El autor aludía, también, a otra de sus aportaciones, el enfoque regional.

Particularmente nos es sumamente ilustrativo el planteamiento integral del problema y fenómenos Ciudad y Valle de México porque ya entonces, sin que fuese posible adivinar la expansión metropolitana a los linderos a donde ha llegado y menos la influencia y hegemonía que ha llegado a ejercer en toda la cuenca, el arquitecto Contreras partía de la base de englobar, en una sola cuestión a todos los poblados alojados dentro del propio valle de México.⁹¹

Más adelante analizaba los elementos constitutivos de *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*, y concluía con la moción de integrar una “Comisión Regional de Urbanismo del Valle de México y su zona de Influencia”.

Días después, Contreras agradeció a García Cortés sus comentarios: “Me halaga que diga usted que se puede estar en desacuerdo con muchos de mis proyectos de hace treinta años —aunque muchos de ellos

han sido realizados sin conceder ni reconocer que fueron míos— pero nunca con el criterio establecido entonces. Sigo creyendo, como usted, que es urgente la creación de la Comisión de Planificación del Valle de México.”⁹²

El año siguiente, 1957, el urbanista fue motivo de algunos artículos en la prensa, debido a que donó una colección de folletos, libros, monografías y revistas, que “durante 30 años logró atesorar”.⁹³ En una nota se lee que entregó directamente al doctor Nabor Carrillo, rector de la UNAM, una compilación formada por diversas obras que trataban sobre la historia de la arquitectura y la planificación, en varios idiomas. Contreras comentaba que había iniciado esa recopilación en 1925 y la había clasificado desde el punto de vista técnico. Asimismo se comprometió a proporcionar a la Universidad posteriormente “su colección iconográfica integrada por planos y mapas de todo el mundo, así como una amplia colección de fotografías aéreas de la República Mexicana.”⁹⁴ No tenemos noticias si hubo una segunda entrega.



Figura ix.14. En *Excélsior*, 26 de junio de 1958.

⁹⁰ Adrián García Cortés, “Urbanismo: un programa vigente”, en Sección de Urbanismo, Tercera Sección de *El Universal*, 7 de noviembre de 1956, p.6.

⁹¹ *Idem.*

⁹² Carta de Carlos Contreras dirigida a Adrián García Cortés del 12 de noviembre de 1956. AEC.

⁹³ S. a. “Donativo de libros a la Universidad”, 1 de diciembre de 1957, p. 13.

⁹⁴ *Idem.*

OLVIDOS

A mediados de 1958 se celebrarían las sesiones de trabajo del Consejo de Planeación Económica y Social del Distrito Federal, en el Teatro de los Insurgentes de la ciudad de México. El acto se llevó a cabo con la presencia del candidato a la presidencia, Adolfo López Mateos (1958-1964), y su propósito era el de preparar el programa de planificación del sexenio. La reunión fue ampliamente cubierta por la prensa capitalina. *El Universal* publicó un extenso artículo, con el título “Crece la ciudad de México y con ella sus graves problemas”.⁹⁵ Debido a que no fue convocado, Contreras envió al candidato presidencial —por medio del Dr. Mario González Ulloa— el texto “Los problemas sobre la ciudad de México”, en el que señalaba los cinco puntos en los que podría basarse el programa de planificación del Valle de México, insistiendo en que la ciudad de México no tenía una política urbana, ni un criterio urbanístico oficial, respecto a su crecimiento.⁹⁶

1. Problema demográfico. De la población actual de tres a cuatro millones, un millón de sus habitantes está cenando como “PARÁSITOS”. Esta población puede llevarse al Ajusco para crear ahí una nueva población... para trabajar en obras de reforestación y al mismo tiempo hacer una labor de mejoramiento social de grandísima trascendencia.
2. Agua. Deben de instalarse plantas de tratamiento para aprovechar los millones de metros cúbicos que se desperdician... y crear vasos reguladores —el más importante en el lago de Texcoco como un gran centro turístico de recreo... fortalecer el lago y los canales de Xochimilco y mejorar las condiciones hidrológicas del subsuelo.
3. Transportes. Servicio subterráneo de tránsito rápido: Villa de Guadalupe a Ciudad Universitaria y Lomas-Aeropuerto.
4. Aprovechar todo el trabajo técnico de primera del Instituto de la Vivienda, del Banco Urbano... del Comité de Escuelas.

5. La ciudad de México, el Distrito Federal, el Valle de México y, quizá, el área que abarca los estados circunvecinos para crear ciudades satélites en la Gran Región Metropolitana y darle en gran parte las características que tuvo cuando se fundó Tenochtitlan: lagos... canales... y grandes bosques.⁹⁷

En ese documento, Contreras sólo resalta y matiza algunos de los rubros que había promovido, como las ciudades satélites, la reforestación, la provisión de agua, el transporte masivo y la ampliación de la “región metropolitana”. Del mismo modo pondera la labor reciente en la construcción de escuelas y viviendas a nivel federal. No sabemos si González Ulloa entregó la propuesta a López Mateos.

Justamente a finales de 1958, el arquitecto Pedro Ramírez Vázquez, como presidente de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos y del Colegio Nacional de Arquitectos Mexicanos (SAM-CAM), envió al arquitecto Carlos María della Paolera, impulsor del Día Mundial del Urbanismo, una carta en estos términos:

Las instituciones que me honro en presidir en su deseo de que los urbanistas mexicanos participen en la celebración del Día Mundial del Urbanismo, y dado que todos ellos pertenecen a la SAM-CAM, verían con gran agrado que para el próximo año se designara a alguno de sus miembros como presidente de la Comisión Permanente del Día Mundial del Urbanismo, y para ello me permito sugerirle al señor arquitecto Carlos Contreras Elizondo, ya que es él uno de los pioneros del urbanismo en México, cuya obra ininterrumpida durante los últimos veinte años le ha dado un gran prestigio no solamente en nuestro país sino en el ambiente internacional.⁹⁸

Aunque Contreras bien merecía esa distinción no sabemos si la recibió. Todavía en 1966 esas instituciones lo tomaban en cuenta como parte del Cuerpo de Miembros Eméritos, otorgándole una medalla y un diploma, que iban a ser entregados durante la celebración de una cena-baile en la Antigua Academia

⁹⁵ S. a., “Crece la ciudad de México y con ella sus graves problemas”, en Primera Sección de *El Universal*, 26 de junio de 1958, 4.

⁹⁶ Carta de Carlos Contreras al Dr. Mario González Ulloa el 26 de junio de 1958. AEC.

⁹⁷ *Idem*.

⁹⁸ Carta de Pedro Ramírez Vázquez, como presidente de SAM-CAM, a Carlos della Paolera del 6 de noviembre de 1959. AEC.



Figura IX.15. Comité de Asunto Internacionales de la SAM: arquitectos Roberto Álvarez Espinoza, Carlos Reyes Navarro, Carlos Obregón Santacilia, Jaime Duván, Carlos Contreras Elizondo, Francisco J. Serrano, Héctor Mestre, Nicolás Mariscal y Ramón Covana. AEC.



Figura ix.16. En *Atisbos*, 20 de septiembre de 1963.

de San Carlos.⁹⁹ Días después del festejo, el urbanista escribió al arquitecto Hilario Galguera, presidente de los Consejos Directivos de la SAM-CAM, agradeciéndole la distinción y se disculpaba por no haber podido asistir. Debido a que en esa ceremonia se otorgaron, también, medallas por su trayectoria a algunos reconocidos arquitectos mexicanos, el urbanista añadió al escrito estas palabras: “Quisiera rogarle, si es posible, tomara también en cuenta que tengo más de 45 años de ejercicio profesional —1º de junio de 1921— y que entre los arquitectos honrados con la Medalla de Plata por 25 años de ejercicio profesional se hallan muchos arquitectos que fueron discípulos míos. Supongo que esto se debió a una omisión involuntaria y que podrá corregirse, ya que será muy honroso para mí, también, contar con esa distinción.”¹⁰⁰

Los festejos de la SAM-CAM por los aniversarios de la trayectoria de los arquitectos mexicanos tuvieron un impacto favorable en el medio, ya que la gran mayoría de los asociados fueron galardonados. Por ello, Contreras reclamaba el no haber sido distinguido, y no fue para menos, recordemos que tuvo que revalidar materias en la Facultad de Arquitectura de la UNAM, con el fin de conseguir su cédula profesional (número 3075 del 8 de enero de 1947), para poder

ser admitido como miembro del Colegio Nacional de Arquitectos Mexicanos.

Por último, una prueba más de la necesidad de planificar el país, mediante un programa integral, surgió en 1963, cuando se envió a la Cámara de Senadores un proyecto de ley general, cuyos objetivos y alcances eran los propuestos por Carlos Contreras, tales como: “la previsión y encauzamiento a mediano y largo plazo del desarrollo económico nacional con base al aprovechamiento óptimo de los recursos disponibles, materiales y humanos, orientado al logro de metas de justicia social previamente determinadas.”¹⁰¹

Un encabezado informaba “Se planeará el desarrollo total del país. Revolucionaria iniciativa en el Senado”. A decir verdad, revolucionarios fueron el proyecto “La Planificación de la República Mexicana” (1925) y la *Ley para la Planeación General de la República* (1930), mismos que sentaban las bases para la reconstrucción y reorganización de México y sus recursos para una nación que emergía de una larga lucha interna. De nuevo, se consideraban urgentes, tanto para el país como para el Distrito Federal, dos tareas: la planeación integral del país y la solución de las problemáticas urbanas de la capital de la República, en un programa de conjunto. Ahora, Carlos Contreras se hallaba al margen.

⁹⁹ Carta del arquitecto Hilario Galguera, como presidente de los Consejos Directivos de la SAM-CAM a Carlos Contreras, del 6 de diciembre de 1966. AEC.

¹⁰⁰ Carta de Carlos Contreras al arquitecto Hilario Galguera del 19 de enero de 1967, enviada desde Acapulco. AEC.

¹⁰¹ S. a., “Ley de Planeación que preverá y encausará el desarrollo nacional”, en Primera Sección de *Excelsior*, 20 de septiembre de 1963, p. 3.

Es difícil cerrar este escrito con la amargura de un personaje, que al término de su vida profesional ve que su trabajo no ha sido reconocido, se ha ejecutado a medias y se siguen buscando las soluciones a los problemas del país y del Distrito Federal, que él había formulado hacía cinco lustros. Probablemente en el siglo XXI —esa parece ser la tendencia—, la historiografía reconozca su legado y se aprovechen sus preceptos, como introductor del urbanismo, con su código, metodología, herramien-

tas, legislaciones y organismos, los que, con constancia y dedicación, impulsó —y que aquí hemos revisado prolijamente—, pero no queremos perder de vista el objetivo propuesto, que fue el de abordar un ideal urbanístico con el que Carlos Contreras se propuso transformar la ciudad de México en su contexto regional, por lo que en adelante trataremos de apuntar algunos aspectos, que en estas páginas se han ido reiterando como estribillos, con el fin de comprender su legado.



UN IDEAL DE CIUDAD

Varios ideales, uno solo

Este escrito ha reunido las principales ideas y acciones dirigidas a la modernización de la ciudad de México durante la primera mitad del siglo xx, en las que se ha insertado el trabajo y el pensamiento de Carlos Contreras, decisivos en ese proceso. El lector se podrá preguntar si lo anterior fue necesario para entender cómo construye su ideal de ciudad, es decir, cómo pretende planificarla. La respuesta es afirmativa, si partimos de una realidad, la ciudad de México/Distrito Federal, que padecía una serie de problemas que el arquitecto trató de solucionar con las estrategias y herramientas del urbanismo. Él emprendió la solución de los más inmediatos, que eran la fragmentación, la incomunicación y el desorden, y lo hizo por medio de trazos, que tomaron en cuenta su pasado, al mantener la traza antigua: su presente, al ofrecer una nueva forma; y su futuro, al prever ulteriores expansiones. La sola exploración de esos planos permitiría dilucidar cómo imagina la ciudad a futuro; sin embargo, para llegar a esos trazos y que ellos se materializaran no había sólo un ideal de ciudad, sino una suma de ellos, entendidos como doctrinas, conceptos, conocimientos, prácticas, percepciones, aspiraciones, incluso pasiones, que serán la materia prima del “Gran Ideal”.

El urbanismo y la política

Ciertamente esos planos de ciudad los ejecutó Contreras, una vez realizados levantamientos y estudios en el terreno, pero su carácter fue preliminar. Para que pudieran completarse, se requería de una legislación y de un organismo, que preparara un plano regulador y un plan de acción; además era imprescindible el apoyo del gobierno local y federal y, de ser posible, de inversionistas. Ése es uno de los ideales, y no podría decirse que se hubiera malogrado.

La idea de que el urbanismo tendría que estar “fatalmente” ligado a la política, aunque fue uno de sus prejuicios, no lo consideró un impedimento para consolidar su programa. Ese recelo no era infundado. Estos casos lo demuestran: por un lado, Contreras logró la promulgación de leyes, la creación de dependencias e implantó el canon urbanístico, siendo el plano regulador la herramienta para organizar, controlar y regular la ciudad. Por el otro, las obras ejecutadas durante más de dos décadas (1930 y 1940) —incluso después—, se basaron en su *Estudio Preliminar 1932*, sin que ese hecho se haya reconocido públicamente. Por último, logró cierta independencia en la realización de las obras por medio de los comités ejecutivos, que por un tiempo estuvieron al margen de la burocracia, la incompetencia y la corrupción, pero que finalmente tuvieron que someterse a la estructura y dinámica del DDF.

Al final de su vida, todavía no había una política urbana. El Distrito Federal seguía creciendo, lo mismo sus problemas: continuaba el desorden, la anarquía y la incomunicación, y los gobernantes seguían promoviendo nuevas leyes y ahora un plano regulador del Valle de México. De ahí su desencanto, cuando declara: “Lo que pudo ser no fue jamás”. A nuestro parecer no se desaprovechó esa oportunidad, si bien la relación de Contreras y los gobernantes fue contingente y muy fructífera en varios sentidos, y aunque no se le reconoció, él cumplió. Por lo que es muy cierto lo que Oswaldo Díaz Ruanova afirmó en 1948: “De lo que no podemos dudar es del celo de Carlos Contreras como ciudadano. [...] Ha cumplido superiormente sus deberes de ciudadano, arquitecto y urbanista”.

El urbanismo y la sociedad

Carlos Contreras se formó en una realidad diferente a la mexicana, en un periodo en el que el urbanismo fue visto como un medio para lograr el bienestar de los habitantes de una ciudad. Lo que en Nueva York aprendió y el contacto que estableció con destacados expertos en activo en la década de 1920, le infundieron el entusiasmo y la confianza para proponerse transformar una realidad que no conocía muy bien, por ello decidió regresar a México con la convicción de participar en su reconstrucción. El urbanismo era el instrumento idóneo para transformar el país y sus ciudades. Éste es otro ideal.

De ese compromiso nació el proyecto para la planificación de la República mexicana, asesorado por los más importantes técnicos del momento, y el arquitecto se aventuró: “es mi deseo sincero dar los mejores años de mi vida a la organización de este trabajo, para asegurar la completa y definitiva realización.” Su laboratorio será el “corazón del país”, preguntándose: ¿Qué queremos de la ciudad? y contesta: queremos hacer una gran ciudad de México, que sea un modelo de limpieza y de orden, y que crezca y se desarrolle armoniosamente, de acuerdo con un programa progresivo y ordenado.

De lo asimilado en Estados Unidos en su programa adoptará y adaptará preceptos de varias corrientes de aquel urbanismo —que hemos visto, se nutrió del europeo—, que aspiraba a relacionar las actividades diarias de la vida de una ciudad, una región o un país, siendo sus principales preocupaciones ofrecer una movilidad eficiente, transporte adecuado, vivienda con jardín, zonificación, áreas verdes, campos de recreo, drenaje, luz, agua, sistemas de caminos que la ligaran con otras ciudades y regiones, escuelas, bibliotecas, edificios gubernativos y, finalmente, técnicos competentes, leyes y comisiones de planificación. La manera en que se debían abordar y trabajar esos rubros fue explicada en su “Proyecto de Planificación para la República Mexicana”, en la publicación *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933* y en abundantes escritos.

Si bien esas eran las labores obligadas en la planificación de una urbe, en el caso del Distrito Federal, de acuerdo con Contreras, ésta tendrá que basarse en los siguientes preceptos. Incluyente: planificación

para “todos”: pobres y ricos, hombres y mujeres, viejos y niños, ricos y pobres, con énfasis en “el obrero, el trabajador, el productor tenga una casa limpia, bien ventilada y llena de sol.” Democrática: los habitantes deben conocer los trabajos para crear una conciencia cívica y de esa forma interesarlos en que participen activamente en la vida de su ciudad. Inversión: es un buen negocio para la inversión de capitales. Honesta y representativa: “queremos una administración buena y honrada” y un buen gobierno que represente los deseos, intereses y que maneje honradamente los “dineros”. Una aspiración más.

El urbanismo y el Distrito Federal

Esas nociones generales conformaban el programa de Contreras, pero dicen poco acerca de la forma como tratará de conciliarlas en un espacio concreto —la ciudad México durante los primeros regímenes pos-revolucionarios—, a menos que se exploren sus escritos, fotografías, planos y acciones.

La situación de la capital de la República representaba un gran reto, y los más importantes proyectos del arquitecto, hemos dicho, se dirigieron a la reorganización de la ciudad y a la circulación —forma y movilidad. Precisamente, la primera, tomó como base la segunda, que tenía varias funciones, siendo la principal articular y comunicar el todo urbano, de manera integral, lógica y eficiente. Las otras, serán limitar zonas; caracterizar usos de suelo; prever necesidades de tránsito futuras; renovar la arquitectura; controlar y solucionar el tráfico; dotar de espacios verdes, al unir vialidad-zonas verdes (*parkways*); embellecerla por medio de la unión de plazas, edificios y monumentos para producir efectos visuales; limitar áreas para expansiones futuras; y comunicarla con otras ciudades y regiones.

Los trazos básicos de los estudios de Contreras se basan en diseños antiguos y nuevos. De la ciudad colonial conservará y acentuará la forma ortogonal. De la prehispánica, seguirá el esquema de calzadas norte-sur y oriente-poniente, que deberá ser reiterado por toda la ciudad urbanizada. Lo nuevo serán las circunvalaciones; las principales, caracterizadas por espaciosas vías-parque, y las secundarias, muy en la periferia, regularán ulteriores expansiones. La forma

originada, en términos del urbanista, tendrá que ser “noble y lógica”. La nobleza la brindará lo armónico de su diseño original, es decir, su pasado, y la lógica, la técnica urbanística, su presente. Así, en la estructura urbana, conviven —y se confrontan— pasado y presente, tradición y modernidad.

El patrimonio y la modernidad

El seguimiento del esquema de vialidades norte-sur, oriente-poniente, basado en la traza prehispánica es evidente en sus planos; sin embargo, en el caso de la ciudad colonial hay paradojas. Definitivamente, el urbanista mantiene la forma ortogonal, ya que la limita y la realza; lo mismo pasa con la arquitectura y la Plaza de la Constitución, pero en lo que concierne al trazo ajedrezado el arquitecto pugna por una “cirugía radical”; sus calles tendrán que servir a la circulación, y en ocasiones, tendrán que derribarse los obstáculos, como sucedió con el Convento de Santa Brígida. En suma, por un lado, cuatro amplias avenidas enmarcan la traza antigua, con el objeto de limitarla y evitar el tráfico en su interior; por el otro, habrá que eliminar trabas y callejones, es decir, todo lo que se oponga al flujo vehicular. Finalmente, sus calles serán, a la par, los medios para conseguir remates visuales, entre los edificios coloniales, los jardines, las plazas y los espacios públicos. De esa manera, la vialidad, al igual que en Haussmann, proporcionará la estética urbana. El ejemplo característico será la apertura de 20 de Noviembre, que para sus contemporáneos se orientaba a dar perspectiva a la Plaza de la Constitución, en particular a la Catedral y su Sagrario, pero Contreras vio otra ventaja, la salida del tráfico vehicular hacia la zona sur y surponiente. Así, a la estética se unía el pragmatismo.

El arquitecto y el urbanista

Contreras se formó como arquitecto, pero su pasión se orientó a la urbe, y por convicción se convertirá en autodidacta. A diferencia de ver la ciudad como una “gran casa” —una forma arquitectónica— como lo hiciera alguno de sus contemporáneos, tiene claro que el urbanismo es una profesión autónoma —a pesar

de que en algún texto se contradijera. Sin embargo, él no deja de ser arquitecto, ya que tratará de llevar algunos de sus conceptos a la urbe, como la belleza, la armonía y la proporción. La estructura urbana tiene que ser armónica y proporcionada; las calles, calzadas, avenidas, vías-parque le ofrecerán belleza. Contreras estuvo a caballo entre arquitectura y urbanismo, en un periodo en el que ambas disciplinas definían su campo; la primera, frente a la ingeniería; la segunda, frente a la arquitectura. Por último, debemos reconocer que, incluso en la segunda mitad del siglo xx, el urbanismo, en nuestro país, todavía no era concebido como una disciplina independiente de la arquitectura.

Estados Unidos y México

Realidades diferentes: Estados Unidos / México, Nueva York / Distrito Federal. Por un lado, había proyectos ambiciosos, capacidad financiera y una alta calidad y preparación de los técnicos, urbanistas y ejecutivos. Por el lado de México, había una nación que empezaba a surgir de una prolongada lucha armada, en búsqueda de sus raíces, su identidad, un orden y una reorganización. La pretensión de Contreras de participar en esta última es otro ideal, probablemente, desmedido.

Sus trabajos más importantes se centraron en la planificación del Distrito Federal, siendo su modelo Nueva York y heredó el interés por la movilidad, y ello no es gratuito, sus temores eran fundados; debido

a un notable incremento en el número de vehículos automotores preparó varios estudios sobre su circulación, en particular en el lugar más conflictivo en esos momentos, el centro de la ciudad. Su preocupación por la movilidad y la comunicación entre las partes del Distrito Federal y sus alrededores (la región), lo lleva a diseñar un sistema circulatorio eficiente para hoy y para el futuro.¹ Otras ideas heredadas fueron construir una *Main Street*, tal como la 5ª Avenida; una *Grand Central* ferrocarrilera, que transformara y modernizara su entorno como la neoyorkina; una profusión de ejes, a manera de emparrillado; un plano regulador, como el *Regional Survey of New York and its Environs*. Contreras imagina una urbe moderna —pero sin rascacielos— y si bien los preceptos provienen de contextos diferentes, la historia de la ciudad de México será la que apunte sus propuestas. Así, un entorno histórico con necesidades, geografía, problemas, costumbres y gobernantes distintos, definirá su imagen urbana. Para él, modernizar la ciudad quiere decir, articularla, comunicarla y definir el uso de sus espacios (zonificación), en una geografía por demás variada —canales, ríos, barrancas, bosques, sierras, cerros, volcanes extintos, chinampas, tierras de cultivo, lagos y áreas altamente urbanizadas. Y lo logró mayormente.

El ideal que Carlos Contreras propone para la planificación del Distrito Federal y sus alrededores es la suma, como dijimos, de doctrinas, conceptos, conocimientos, prácticas, percepciones, aspiraciones, pasiones, que se confrontan, contradicen y conviven, que están movidos por un pensamiento lógico, pragmático y racional.

¹ En 2014, a la pregunta “¿Cómo se mejora una ciudad tan grande y mal planeada, como la ciudad de México?, ¿por dónde se empieza?” Norman Foster responde: “Bueno, pienso que se empieza por su infraestructura. Atendiendo temas de movilidad. Reduces la dependencia del automóvil para reducir el tráfico y la contaminación. [...] Atiendes las puertas de entrada a la ciudad. Cómo llegas, cómo te mueves. Todos estos son temas de infraestructura.” Leonardo Valero, “Norman Foster, arquitecto. Constructor del futuro”, en “Suplemento Forma y Fondo” de *Reforma*, 30 de marzo de 2014, p. 10.

FUENTES

Archivos

- Archivo Carlos Contreras, propiedad de la Familia Contreras de Oteyza.
- Archivo de la Dirección General Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Archivo General de la Nación. Fondos documentales SCOP y Presidentes.
- Archivo del arquitecto Enrique Cervantes
- Biblioteca Avery de la *Columbia University*, Nueva York. *Columbia University Archives (The Rare Book and Manuscript Library, Butler Library)*.

Biblio-hemerografía

- Abbott, Jamie K., *Reflections on recent Centennial Congress of the International Federation of Housing and Planning (IFHP)*, Copenhagen, IFHP, 2013.
- Adams, Thomas, *The Building of the city, Regional Plan of New York and its Environs*, v. II, Filadelfia, WM. F. Co. Printers, 1931.
- Álbum de obras materiales hechas por el gobierno federal 1920-1924, s. p. i.
- Álvarez de la Borda, Joel, *La Compañía de Tranvías de México, S. A. Una empresa de transporte urbano de la ciudad de México, 1907-1945*, Tesis para obtener el grado de Maestro en Historia Moderna y Contemporánea, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2002.
- Anda, Enrique X. de, *La arquitectura de la revolución mexicana: corrientes y estilos en la década de los veinte*, 2ª ed., México, IIE-UNAM, 2008.
- Aragón Echeagaray, Enrique, *Los siete pecados capitales*, México, Publicaciones Atlántida, 1948.
- Anuario SAM 1922-1923*, s. p. i.
- Atlas general del Distrito Federal. Geográfico, histórico, comercial, estadístico, agrario. Su descripción más completa y profusamente ilustrada con mapas, fotografías y gráficas. Se formó esta obra por orden del doctor José M. Puig Casauranc, jefe del Departamento del Distrito Federal, en la Oficina de Catastro en 1929*, 2 v., México, Talleres Gráficos de la Nación, 1930.
- Aureliano, Ramón y Alejandrina Escudero, “El automóvil: un nuevo personaje de la ciudad”, en *Navegaciones urbanas. Transporte y vías de comunicación en la ciudad de México*, México, Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 2006. Libro electrónico.
- Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México. Memoria 1926*, México, Departamento de Publicidad, Segunda parte. Álbum fotográfico.
- Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México. Memoria 1927*, México, Departamento de Publicidad, 1928.
- Barragán, Luis, *Luis Barragán: escritos y conversaciones*, Madrid, El Croquis Ed., 2000.
- Basterra, Nicomedes de, *Acapulco, la carretera del puerto a México y la Costa de Guerrero*, trabajo presentado en 1928 en el 2º Congreso Nacional de Caminos.
- Benítez, José R., *Guía histórica y descriptiva de la carretera México-Acapulco*, México, Cvltura, 1928.

- Berra Stoppa, Erika, *La expansión de la ciudad de México y los conflictos urbanos 1900-1930*, 2 v., Tesis para obtener el grado de Doctor en Historia, Centro de Estudios Históricos-El Colegio de México, 1982.
- Buisseret, David, *The map maker's quest: depicting new worlds in Renaissance Europe*, Oxford University Press, Nueva York, 2003.
- Carrera Stampa, Manuel, *Planos de la ciudad de México, desde 1521 hasta nuestros días*, México, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1949 (*Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, t. LXVII, núm. 2-3, marzo-junio de 1949).
- Cervantes de Salazar, Francisco, *México en 1554. Tres diálogos latinos que Francisco Cervantes de Salazar escribió e imprimió en México en dicho año. Reimpresión de la traducción castellana de don Joaquín García Icazbalceta, publicada por él en año México en 1875*.
- City Planning. Regional Planning, Rural Planning, Town Planning, Official Organ American City Planning Institute/National Conference on City Planning*, v. 1, julio 1925.
- Contreras, Carlos, *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*, México, Talleres Linotipográficos de la Penitenciaria del Distrito Federal, 1933.
- , “Informe leído por el arquitecto Carlos Contreras, como representante de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos y de la Secretaría de Educación de México y en nombre de la Delegación Mexicana en la sesión de la tarde del miércoles 22 de abril de 1925 de la *International Town, City and Regional Planning Conference*, verificada en el Hotel Pennsylvania, New York”, en *El Arquitecto*, núm. v, septiembre 1925.
- , *Informe sobre las obras de ampliación de las calles de San Juan de Letrán y Niño Perdido, de marzo-1933 a agosto-1938*, México, s. p. i.
- , *La planificación de la ciudad de México 1918-1938*, XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, Fundación Mexicana de Planificación, México, 1938.
- , *La planificación, la recreación y el uso del tiempo libre en México*, Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, Fundación Mexicana de Planificación, México, 1938.
- , “National Planning Project for the Republic of Mexico”, en *City Planning. Regional Planning, Rural Planning, Town Planning, Official Organ American City Planning Institute/National Conference on City Planning*, Nueva York, v. 1, julio 1925.
- , *et al*, “Progress in planning”, en *Planning Problems of Town, City and Region*, Papers and Discussions at the International City and Regional Conference, Baltimore, Maryland, *The Norman Remington Co.*, 1925.
- Choay, Françoise, *The Modern City Planning in the 19th Century*, Nueva York, George Braziller Inc., 1970.
- Cooke, G. A., “An Extreme Power Engineer, The Accomplishments of Fred Stark Pearson, part one”, *IEEE Power & Energy Magazine*, nov-dic. 2003.
- Cristensen, Carol A., *The American Garden City and the new towns movement*, Ann Arbor, Michigan, UMI Research Press, 1986.
- Cruz Rodríguez, María Soledad, *Crecimiento urbano y procesos sociales en el Distrito Federal (1920-28)*, México, UAM-A, 1994.
- Cuevas, José Luis, “Primeras hiladas para nuestro arte cívico”, en *Anuario SAM 1922-1923*, s. p. i.
- Culpin, Ewart G., *Garden City movement up-to-date*, Londres, *The Garden Cities and Town Planning Association*, 1913.
- Davis, Diane E., *El Leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*, México, FCE, 1999.
- Departamento del Distrito Federal. Su organización y funcionamiento en 1929*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1929.
- Díaz Hernández, María de Lourdes, *Ideólogos de la Arquitectura de los años veinte en México. Sección de Arquitectura del periódico Excelsior*, Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia del Arte, FFYL-UNAM, 2003.
- El Palacio de Bellas Artes. Informe que presentan al señor ingeniero Marte R. Gómez, secretario de Hacienda y Crédito Público, los directores de la obra, señores ingeniero Alberto J. Pani y arquitecto Federico E. Mariscal*, México, Cvltvra, 1934.
- Eggner, Keith L., *Luis Barragán gardens of El Pedregal*, Nueva York, *Princeton Architectural*, 2001.
- Eguarte Sakar, Ma. Estela, “La idea del espacio urbano en la planeación de la ciudad de México: 1900-1911”, en *Miradas recurrentes I, La ciudad de México en los siglos XIX y XX* (Ma. del Carmen Collado, coord.), México, Instituto Mora/UAM, 2004.
- Escudero, Alejandrina, “Dos proyectos de planificación para México”, en *Cultura arquitectónica de la modernidad mexicana, Antología de textos 1922-1963*,

- Enrique X. de Anda y Salvador Lizárraga (coord.), México, IIE-UNAM, 2010.
- , “La fotografía aérea y la planificación de la Ciudad de México, 1927 y 1938”, en *Imagen e investigación social*, México, Instituto Mora-UAM, 2005.
- , “Las formas de la ciudad”, en *Arquitectónica*, núm. 10, año 5, 2006.
- , *La revista Planificación y el desarrollo del urbanismo*, Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia del Arte por la FFYL-UNAM, 2007.
- , “Tranvías, automóviles, bicicletas y colonias nuevas en la ciudad de México a fines del porfiriato”, en *Revista Bicentenario. El ayer y hoy de México*, núm. 6, Instituto Mora.
- , “Una imagen de la ciudad de México”, en *Itinerarios de la Imagen. Prácticas, usos y funciones*, L. Báez, E. Carreón y D. Dorotinsky (eds.), México, IIE/ Staatliche Hochschule Für Gestaltung Karlsruhe, 2010.
- , “Veracruz: imagen de un puerto”, en *Boletín de Monumentos Históricos*, núm. 11, septiembre-diciembre 2007, México, INAH.
- Ettinger, Catherine R., “Enrique Guerrero”, en *Los arquitectos mexicanos de la modernidad. Corrigiendo las omisiones y celebrando el compromiso*, Catherine R. Ettinger y Louise Noelle (coords.), Morelia, Universidad Autónoma de San Luis Potosí/Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/DoCoMoMo-México, 2013.
- Fernández Christlieb, Federico, *Europa y el urbanismo neoclásico en la ciudad de México. Antecedentes y Esplendores*, México, UNAM/Plaza y Valdés, 2000.
- , “Lectura de una geografía de la sensibilidad. Urbanismo francés y mexicano de los siglos XVIII y XIX”, en J. Pérez Siller y C. Cramausel, *El sentido de la presencia francesa en México, siglos XVII y XIX*, v. II, México, BUAP/Colmich.
- Fernández, Justino, *Aportación a la monografía de Acapulco*, México, Alcancía, 1932.
- , *et al*, *Planos de la ciudad de México, siglos XVI y XVII. Estudio Histórico, urbanístico y bibliográfico*, XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, México, 1938.
- Ford, George B., “The Progress in Town Planning”, en *Interallied Town Planning Conference, June, 1919, Paris under the auspices of the Société Française des Urbanistes*, Paris, *La Bibliothèque de la Renaissance des cites*, s. f.
- Galindo y Villa, Jesús, *La Plaza Mayor de la ciudad de México*, México, Imp. Del Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnología, 1914.
- García Cortés, Adrián, *Historia de la Plaza de la Constitución*, México, DDF, 1974 (Colección Popular Ciudad de México 12).
- García Maroto, Gabriel, *El Valle de México. Gesto y resonancia*, México, Publicaciones Hora de México, 1941.
- Geddes, Patrick, *Cities in Evolution*, Londres, Williams and Norgate, 1915.
- Gobierno del Distrito Federal. Sexenio, 1940-1946*, México, Talleres Gráficos de la Penitenciaría del DF, 1946.
- Hall, Peter, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo xx*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996 (Colección Estrella Polar).
- , *Urban and Regional Planning*, Londres, Routledge, [1º ed. 1975], 2002.
- Hernández Franyuti, Regina, *El Distrito Federal. Historia y vicisitudes de una invención, 1824-1994*, México, Instituto Mora, 2008 (Col. Historia Urbana y Regional).
- Herrera, Ethel y Concepción de Ita, *500 Planos de la Ciudad de México, 1325-1933*, México, Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, 1982.
- Informe final del XVIº Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación*, México, Editorial Cvltura, 1939.
- Informe que rinde el C. Jefe del Departamento del Distrito Federal de la obra realizada durante el año de 1934 a los habitantes del Distrito Federal*, s. p. i.
- “Informe que rinde la delegación mexicana de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos al Congreso Internacional de Planificación de Ciudades y a la 58ª convención anual del Instituto Americano de Arquitectos, que tuvieron lugar en la ciudad de Nueva York, del 20 al 25 de abril del presente año”, en *El Arquitecto*, segunda serie, núm. v, septiembre 1925.
- Informe presidencial y memoria del Departamento del Distrito Federal 1932-1933 que rinde el C. jefe del mismo Lic. Aarón Sáenz, por el periodo administrativo entre el 1º de julio de 1932 y el 30 de junio de 1933*, s. p. i.
- Katzman, Israel, *La arquitectura contemporánea mexicana. Precedentes y desarrollo*, México, INAH, 1963.
- Kia Tehranian, Katherine, *Modernity, Space, and Power. The American City in Discourse and Practice*, Nueva Jersey, Hampton Press Inc., 2002.
- Kimball, Theodora, *Classified Selected List of References in City Planning, National Conference on City Planning*, 1915.

- , *Manual of Information on City Planning and Zoning Including References on Regional, Rural, and National Planning*, Cambridge, Harvard University Press, 1923.
- y Katherine McNamara, *Planning Information up-to-date. A Supplement, 1923-1928, to Kimball's Manual of Information on City Planning and Zoning Including References on Regional, Rural, and National Planning*, Cambridge, Harvard University Press, 1928.
- Ladd, Brian, *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*, Cambridge, Harvard University Press, 1990.
- Las publicaciones del extinto Ayuntamiento y del Departamento del Distrito Federal*, México, DDF, 1943 (Biblioteca de la II Feria del Libro y Exposición Nacional de Periodismo).
- Lazo, Carlos, *Pensamiento y destino de la Ciudad Universitaria de México*, México, Imprenta Universitaria, 1952.
- Ledenberger, Georg, *The Mexico Tramways Company; Business performance and Public Positioning, 1900-1945*, ponencia presentada en la *Conference Doing Business in Latin America: European Enterprises Overseas, since 1850*, Georg Leidenberger Goup of Urban Studies, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.
- Ley sobre Planeación General de la República*, en *Diario Oficial*, 19 de julio de 1930, sección primera, t. LXI, núm. 11.
- Lombardo, Sonia, *Atlas histórico de la ciudad de México*, México, Smurfit Papel de México/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1996-1997.
- López Moreno, Eduardo, *La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana. Guadalajara*, México, 2ª ed., Guadalajara, UG-ITESO, 2001.
- Lovelace, Eldridge, *Harland Bartholomew: his Contributions to American Urban Planning*, Urbana, Illinois, University of Illinois Press, s. f.
- McNamara, Katherine, *Bibliography of Planning 1928-1935. A Supplement to Manual of Planning Information, 1928 by Theodora Kimball Hubbard and Katherine McNamara*, Cambridge, Harvard University Press, 1936.
- Memoria del Departamento del Distrito Federal. Del 1º de septiembre de 1939 al 31 de agosto de 1940*, México, Talleres Gráficos de la Penitenciaría del DF, 1940.
- Memoria del Departamento del Distrito Federal. Del 1º de septiembre de 1940 al 31 de agosto de 1941*, México, Talleres Gráficos de la Penitenciaría del DF, 1941.
- Memoria del Departamento del Distrito Federal. Del 1º de septiembre de 1941 al 31 de agosto de 1942*, México, Talleres Gráficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1942.
- Memoria del Departamento del Distrito Federal. Del 1º de septiembre de 1943 al 31 de agosto de 1944*, México, Talleres Gráficos de la Penitenciaría del DF, 1944.
- Memoria del gobierno del Distrito Federal del 1º de septiembre de 1944 al 31 de agosto de 1945*, México, Talleres Gráficos de la Penitenciaría del DF, 1945.
- Memoria de los principales ramos de la policía urbana y de los fondos de la ciudad, presentada a la serenísima regencia del imperio por el prefecto municipal*, México, Imprenta J. M. Andrade y F. Escalante, 1864.
- Memoria documentada de los trabajos municipales de 1899, formada por el secretario Lic. Juan Bribiesca*, México, Tipografía y Litográfica “La Europea” de J. Aguilar Vera, ca. 1900.
- Memoria del H. Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México 1925*, s. p. i.
- México en el tiempo. Fisonomía de una ciudad* (comp. y selec. Roberto Olavarría, datos históricos Lauro E. Rosell; col. Gonzalo Chapela), México, Talleres de *Excelsior*, 1945.
- México en el Tiempo. El marco de la capital* (comp. y selec. Roberto Olavarría, datos históricos Lauro E. Rosell; colab. Gonzalo Chapela), México, Talleres de *Excelsior*, 1946.
- Meyer, Lorenzo, *El conflicto social y los gobiernos del maxismo*, México, El Colegio de México, 1981.
- Morales, María Dolores, “Expansión urbanística entre 1858 y 1910”, en Gustavo Garza (coord.), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, Gobierno del Distrito Federal-Colmex, 2000.
- Myers, Irving E., *Mexico's Modern Architecture, Architectural Book Publishing [1st Edition]*, 1952.
- Noelle, Louise et al, *Los arquitectos mexicanos de la modernidad. Corrigiendo las omisiones y celebrando el compromiso*, Catherine R. Ettinger y Louise Noelle (coord.), Morelia, Universidad Autónoma de San Luis Potosí/Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/DoCoMoMo-México, 2013.

- Nolen, John (ed.), *City Planning. A Series of Papers presenting the Essential Elements of a City Plan*, Nueva York, D. Appleton and Co., 1922.
- Novo, Salvador, *Nueva grandeza mexicana. Ensayo sobre la ciudad de México y sus alrededores en 1946*, México, Editorial Hermes [¿1946?].
- Obregón Santacilia, Carlos, *El monumento a la Revolución: simbolismo e historia*, México, Secretaría de Educación Pública, 1960.
- , *50 años de arquitectura mexicana (1900-1950)*, México, Editorial Patria, 1952.
- Ordóñez, Ezequiel, *Las nubes de polvo sobre la ciudad de México*, México, Secretaría de Gobernación, 1921.
- Pastor, M. H., “Impresiones y recuerdos de mis viajes a México”, *La Voz de Guipúzcoa*, San Sebastián, 1900, en Hira de Gortari Rabiela y Regina Hernández Franyuti (comps.) *La ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*, t. II, México, Departamento del Distrito Federal-Instituto Mora, 1988.
- Perló, Manuel, *Estado, vivienda y estructura urbana en el cardenismo, el caso de la ciudad de México*, México, IIS-UNAM, 1981 (Cuadernos de Investigación Social, 3).
- Pérez Siller, Javier, *El sueño inconcluso de Émile Bénard y su Palacio Legislativo hoy monumento a la Revolución*, México, Artes de México-Seguros Argos, 2009.
- Planificación y urbanismo visionarios de Carlos Contreras, escritos de 1925 a 1938* (Sánchez Ruiz, G. coord.) México, UNAM/UAM-A/Universidad de San Luis Potosí, 2003 (Documentos para la Historia de la Arquitectura Mexicana, Raíces 2).
- Planning Problems of Town, City and Region. Papers and Discussions at the International City and Regional Planning Conference held at New York City, April 20 to 25, 1925*, Baltimore, *The Norman Remington Co.*, 1925.
- Quevedo, Miguel Ángel de, *La necesaria orientación en los trabajos de la desecación del Lago de Texcoco y problemas que con ella se ligan*, México, Secretaría de Gobernación, 1922.
- Quirarte, Vicente, *Elogio de la calle. Biografía literaria de la Ciudad de México. 1850-1992*, México, Ediciones Cal y Arena, 2001.
- Ramírez Aparicio, Manuel, *Los conventos suprimidos en México. Estudios biográficos, históricos*, México, Porrúa, ca. 1882.
- Realizaciones del gobierno del Sr. presidente de la República Lic. Miguel Alemán 1946-1952*, DDF, s. p. i.
- Regional Survey of New York and its Environs*, Nueva York, *New York Regional Plan of New York and its Environs*, 10 v., 1927-1931.
- Reglamento de Ley de Planificación del Estado*, Chilpancingo, Gro., Imprenta del Gobierno del Estado, 1931.
- Robles, Vito Alessio, *Acapulco, historia y leyenda*, México, Botas, 1932.
- Sánchez Ruiz, Gerardo, *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana. Los sustentos de una nueva modernidad en la ciudad de México 1917-1940*, México, UAM-A, 2002.
- Scott, Mel, *American city planning since 1890. A History commemorating the Fiftieth Anniversary of the American Institute of Planners*, Berkeley, Los Ángeles, *University of California Press*, 1969.
- Seis años de actividad nacional*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1946.
- Sitte, Camilo, *Construcción de ciudades según principios artísticos*, 5ª ed., Editorial Canosa, 1926 [1ª edición *Der Städtebau*, 1889].
- Sturgis Pray, James y Theodora Kimball, *City planning; a comprehensive analysis of the subject arranged for the classification of books, plans, photographs, notes and other collected material, with alphabetic subject index*, Cambridge, *Harvard University Press*, 1913.
- Sutcliffe, Anthony, *The Rise of Modern Urban Planning*, Nueva York, Saint Martin Press, 1980.
- Terry, Thomas Philip, *Terry's Mexico. Handbook for travellers*, México, Sonora News Co. Publishers, 1909.
- , *Terry's guide to Mexico: the new standard guidebook to the Mexican Republic with chapters on the Mexican Republic with chapters on the railways and the Ocean routes to Mexico*, New York, Houghton Mifflin, 1927.
- The 1921 Columbian*, Nueva York, *Columbia University*, 1920.
- Toussaint, Manuel, *Ensayo sobre los planos de la ciudad de Veracruz*, México, Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas, 1947.
- Tovar de Teresa, Guillermo, *La ciudad de los Palacios. Crónica de un patrimonio perdido*, 2 v., México, Vuelta, 1999.
- Treib, Marc, “A setting for solitude: the Landscape of Luis Barragán”, en Luis Barragán: *The Quiet Revolution*, F. Zanco (ed.), Milán, Barragán Foundation Skira, Ultra Design Museum, 2001.
- Vargas, Ramón, *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos, v. IV, siglo XX*, t. I, México, FCE, 2009.

Valle Arizpe, Artemio de, *Por la vieja calzada de Tlacopan*, México, Cultura, 1937.

Violich, Francis, *Cities of Latin America. Housing and Planning to the South*, Kingsport, Tenn., Reinhold Publishing Co., 1944.

Ward, Stephen V., *Planning the Twentieth-Century City. An Advanced Capitalist World*, Baffins Lane, West Sussex, John Wiley & Sons, Ltd., 2002.

Zanco, Federica, "Luis Barragán: *The Quiet Revolution*", en *Luis Barragán: The Quiet Revolution*, F. Zanco (ed.), Milán, Barragán Foundation Skira, Ultra Design Museum, 2001.

Sitios web

<http://www.urbanoperu.com/node/15>.

Almandoz, Arturo, *Historiografía urbana en Latinoamérica: del positivismo al postmodernismo*, http://www.dhi.vem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol7_atg2.htm

Davilla, Roxanne, *Mexico City as urban palimpsest in Salvador Novo's Nueva grandeza mexicana*, en *Studies in the Literary Imagination, Borders and Identities in the Mexican Novel*, 33:1, primavera 2000, Georgia State University. http://www.english.gsu.edu/~mbrown/specimens/davila_castillo/Davila.doc.

Escudero, Alejandrina, "El Palacio de Bellas Artes en el tiempo", en *El Palacio de Bellas Artes, desde su concepción hasta nuestros días*.

<http://www.bellasartes.gob.mx/pdf/transparencia/ElPBAdesdesuconcepción.pdf>.

Fritsch, Gustav Theodor, "Vorwort", en *Die Stadt der Zukunft*, http://www.tu-cottbus.de/theoriederarchitektur/D_A_T_A/Arcl.

Reps, John, *Urban Planning 1794-1918*, <http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/homepage.htm>.

http://es.wikipedia.org/wiki/Gabriel_Garc%C3%ADa_Maroto.

Ward, Stephen V., *The Garden City: an enduring model for sustainable urbanization*, <http://web.mit.edu/dusp/chinaplanning/paper/ward%20abstract.pdf>

Revistas

Arquitectura y lo Demás, 1945-1950.

Arquitectura México, 1946.

Cemento, 1925.

El Arquitecto. Órgano de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, primera época 1923 a 1927.

El arte y la ciencia, 1900-1911.

México Forestal, 1923-

Nuestra Ciudad, 1930.

Obras Públicas, Órgano del Departamento del Distrito Federal, 1930

Planificación. Órgano de la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana, 1927-1936.

Revista de América, 1948-1949.

Revista de Revistas, 1920 y 1933.

Periódicos

El Universal, 1924-1927.

Excelsior, 1924-1928 y 1930.

Novedades, 1946-1953.

Entrevistas

Entrevista con el arquitecto Enrique Cervantes el 8 de febrero de 2005, realizada por Alejandrina Escudero.

Entrevista con el arquitecto Enrique Cervantes Sánchez del 19 de mayo de 2011, realizada por Alejandrina Escudero.

Cartografía

- Carlos Contreras, *Ciudad de México y sus alrededores. Estudio de Planificación 1938. Escala 1:20,000.*
- Carlos Contreras, *La ciudad de México mostrando la zona de negocios marcada en rojo, lo mismo las arterias principales del tráfico y bulevares de circunvalación en azul, también las zonas para uso específico, industria, parques, recreación y vivienda. ca. 1937.*
- , *Planificación de la Ciudad de México. Estudio de Trazo 1938. Escala 1:2,000.*
- Carlos Contreras, *Planificación de la ciudad de México. Estudio preliminar N° 1. 1927. Escala 1:5,000.*
- Carlos Contreras, *Planificación de la Ciudad de México 1938. Estudio de Trazo. Escala 1:5,000.*
- , *Planificación de la Ciudad de México 1938. Estudio de Trazo. Escala 1:10,000.*
- , *Plano Regional del Distrito Federal. Estudio Preliminar N° 1. 1927. Escala 25,000.*
- Carlos Contreras, *Plano Regulador del Distrito Federal. Estudio preliminar 1932, Escala 1:10,000.*
- Carlos Contreras, *Regional and Zoning Plan of the Distrito Federal (1937).*
- , *Sistema arterial. Escala 20,000. 1930. Comisión de Programa, Plano Regulador del Distrito Federal. Estudio preliminar. 1932. Escala 1:10,000.*
- Diagrama de los caminos y calzadas del Distrito Federal. 1926. Escala 1:10,000. Dirección de Caminos SCOP.*
- Diagrama de los caminos y calzadas del Distrito Federal 1930, hecho por la Comisión Nacional de Caminos.*
- Emily Edwards, *Mapa de la ciudad de México y alrededores. Ayer y hoy, publicado por la Compañía Mexicana de luz y Fuerza Motriz y por la Compañía de Tranvías de México, 1932. 80 x 58 cm.*
- Mexico Tramways Co. The Mexican Light and Power Co. Ltd. Plan of Mexico City and Suburbs, 1930. 80 x 58 cm.*
- Plano de la Municipalidad de México formado por disposición del H. Ayuntamiento de la ciudad. 1926. Escala 1:15,000. 70 x 48 cm.*
- Plano de la ciudad de México y sus alrededores, formado con los datos más recientes por la SCOP. Sección de Cartografía y Dibujo. 1928. Escala 1:20,000.*
- Reducción del Plano Oficial de la Ciudad de México aumentado y rectificado con todos los últimos datos recogidos de la Dirección de Obras Públicas y de la Oficina Técnica del Saneamiento, detallado ampliamente y publicado por la Compañía Litográfica y Tipográfica, S. A. Antigua Casa Montauriol, México, 1900. 75 x 100 cm.*