

ISSN: 1665-0875

GEOCALLI

Cuadernos de Geografía

El centro histórico
de la Ciudad de
México y la
planificación



Año 21, Núm. 41
enero-junio de 2020



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
Centro Universitario de
Ciencias Sociales y Humanidades
División de Estudios Históricos y Humanos
Departamento de Geografía
y Ordenación Territorial



GEOCALLI CUADERNOS DE GEOGRAFÍA



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
CENTRO UNIVERSITARIO
DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
DIVISIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS Y HUMANOS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA
Y ORDENACIÓN TERRITORIAL

EL CENTRO HISTÓRICO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO Y LA PLANIFICACIÓN

Enero-junio de 2020

Año 21, Núm. 41

Geocalli, Cuadernos de Geografía, Año 21, núm. 41 enero-junio de 2020 es una publicación semestral editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Geografía y Ordenación Territorial, de la División de Estudios Históricos y Humanos del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. Avenida de los Maestros, puerta 3, Edificio N, Colonia Alcalde Barranquitas, C.P. 44260, Guadalajara, Jalisco, México. Teléfonos: (33) 38193381 y 38193386. Dirección electrónica: www.geografia.cucsh.udg.mx. Correo electrónico: revista.geocalli@csh.udg.mx, editora responsable: Mercedes Arabela Chong Muñoz. Reservas de Derechos al Uso Exclusivo 04-2011-100311310400-102, ISSN: 1665-0875, otorgado por el Instituto Nacional de Derecho de Autor. Impresa por Pandora Impresores, Caña 3657, La Nogalera, Guadalajara, Jalisco, México. Este número se terminó de imprimir el 1 de enero de 2020, con un tiraje de 100 ejemplares.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

LATINDEX-Catálogo (Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, El Caribe, España y Portugal). Consultar: <http://www.latindex.unam.mx>



GEOCALLI

DIRECTORIO
UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA

RECTOR GENERAL
Dr. Ricardo Villanueva Lomelí

VICERRECTOR
Dr. Héctor Raúl Solís Gadea

SECRETARIO GENERAL
Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata

CENTRO UNIVERSITARIO DE CIENCIAS
SOCIALES Y HUMANIDADES

RECTOR DEL CENTRO
Dr. Juan Manuel Durán Juárez

SECRETARIA ACADÉMICA
Mtra. Ana María de la O Castellanos Pinzón

SECRETARIA ADMINISTRATIVA
Lic. Xochitl Ferrer Sandoval

DIRECTORA DE LA DIVISIÓN DE
ESTUDIOS HISTÓRICOS Y HUMANOS
Dra. Patricia Córdova Abundis

JEFE DEL DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA
Y ORDENACIÓN TERRITORIAL
Dr. Luis Felipe Cabrales Barajas

JEFA DE LA UNIDAD DE APOYO
EDITORIAL
Lic. María del Rosario Ortiz Hernández







GEOCALLI

DIRECTORA

Dra. Mercedes Arabela Chong Muñoz

EDITORES

Dra. Rosalba Castañeda Castro

Mtro. José Hildelgado Gómez Sención

CONSEJO EDITORIAL

Dr. Luis Felipe Cabrales Barajas

Universidad de Guadalajara, México

Dr. Julio Muñoz Jiménez

Universidad Complutense de Madrid,
España

Dr. Miguel Ángel Troitiño Vinuesa[†]

Universidad Complutense de Madrid,
España

Dr. Luis Delgado Argote

Centro de Investigación Científica y de
Educación Superior de Ensenada, México

Dr. Luis Chías Becerril

Universidad Nacional Autónoma
de México, México

Dr. Omar Moncada Maya

Universidad Nacional Autónoma
de México, México

Dr. Ángel Massiris Cabeza

Universidad Pedagógica y
Tecnológica de Colombia, Colombia

Dr. David Robinson

Syracuse University, Estados Unidos







ÍNDICE

PRESENTACIÓN	9
ACERCA DE LA AUTORA	11
LA PLANIFICACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO	13
Preliminar	15
Planificación de la Ciudad de México	20
El sentido de la planificación	31
La traza	36
Problemas y estrategias	40
La Plaza de la Constitución	46
Un trazo noble	50
Nueva centralidad	59
En el terreno	62
Cuatro avenidas	65



Cirugía y zona monumental	69
Conclusiones	75
Bibliografía	76
Archivos y Repositorios	82
INFORMACIÓN PARA COLABORADORES	84

PRESENTACIÓN

Alejandrina Escudero nos presenta un valioso texto en el que analiza las propuestas del arquitecto Carlos Contreras Elizondo (Aguascalientes, 1892-Ciudad de México, 1970) para la Ciudad de México, particularmente en lo que toca al espacio central durante la década de 1930. Se trata de un profesional que asimiló conocimientos y experiencias en Estados Unidos, supo entender su época y con ello la necesidad de cambio que demandaba la vida moderna, por lo cual resultaba necesario desarrollar en México la teoría y práctica planificadora que exigía intervenciones audaces pero que al mismo tiempo consideraran los valores de un espacio sensible y con una carga patrimonial tan elevada como lo es el Centro Histórico de la capital del país, para lo cual se utilizó el “Plano regulador” como instrumento.

Contreras sintetizó su rico ideario bajo el anhelo de conseguir “Una ciudad noble y lógica”. Diversos anteproyectos y proyectos formulados por Contreras son revisados por Escudero. Para alimentar su análisis acude a fuentes primarias resguardadas en archivos extranjeros y nacionales, incluido el de Contreras. Una de las ideas se refiere a la intención de generar una nueva centralidad en torno a la intersección San Juan de Letrán, Av. Juárez (en torno a la actual Torre Latinoamericana y el Palacio de Bellas Artes) que a su vez supondría modificar vialidades para ampliar la capacidad del aforo vehicular. Se trata,

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____
por tanto, de estrategias encaminadas a adaptar el trazo antiguo a las nuevas necesidades.

Si bien es cierto que Contreras tuvo a la Ciudad de México como principal lugar para desarrollar sus doctrinas urbanísticas, un capítulo pendiente es documentar sus acciones en otras ciudades del país, incluida Guadalajara, con la que habría tenido contactos entre los años 1943 y 1947. Ello durante la administración de Marcelino García Barragán, cuando se realizó un Plano Regulador para la ciudad, y en la siguiente administración, la de Jesús González Gallo, cuando se ejecutaron obras relevantes. Algunas notas de lo anterior pueden consultarse en una investigación realizada por Cabrales, L. F. (2020), “El paisaje como huella del poder: imágenes urbanas y proyecto reformista en Guadalajara a mediados del siglo XIX”.

Aprovechamos este espacio para manifestar nuestro público reconocimiento a Miguel Ángel Troitiño Vinuesa (1947-2020), excepcional persona y geógrafo innovador que durante 20 años nos apoyó generosamente desde su papel como miembro del Consejo Editorial de *Geocalli, Cuadernos de Geografía*.

Dr. Luis Felipe Cabrales Barajas

ACERCA DE LA AUTORA

Alejandrina Escudero, doctora en Historia del Arte por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Ha colaborado en proyectos de investigación que tuvieron como finalidad, exposiciones, publicaciones, archivos documentales y fotográficos, relacionados con arquitectura, urbanismo, cartografía y fotografía aérea. Participante en coloquios, congresos, seminarios y simposios en México y en el extranjero. Cuenta con más de 40 escritos entre artículos y capítulos de libro. Su última publicación se titula: *Una ciudad noble y lógica. Las propuestas de Carlos Contreras para la ciudad de México* (Facultad de Arquitectura-UNAM, 2018) fue ganadora del Premio Panamericano BAQ 2020. Realizó estancias de investigación en la Columbia University (Nueva York) y en la Universidad Nacional de Colombia (Bogotá). Es miembro de DoCoMo-México desde 2010.



LA PLANIFICACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Alejandrina Escudero

Resumen

Se revisan los proyectos de Carlos Contreras para el Centro Histórico, que fue el punto de partida de la planificación de la Ciudad de México, para la cual adoptó y adaptó de manera creativa los ideales, estrategias y prácticas del urbanismo moderno a una realidad concreta con problemáticas propias. Se pone énfasis en las propuestas para ese trazo fundacional y aquellas que se llevaron al terreno con el apoyo de los gobiernos posrevolucionarios, lo cual revela lo oportuno de los planteamientos, su viabilidad y pragmatismo.

Palabras clave: Planificación, Ciudad de México, Centro Histórico, “traza”.

Abstract

Carlos Contreras' projects for the historic center are reviewed, which were the starting points for planning Mexico City, for which he creatively adopted and adapted the ideals,

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____ strategies and practices of modern urban planning to a concrete reality with its own problems. Emphasis is placed on the proposals for this foundational outline, and those that were brought to the site with the support of the post-revolutionary governments, which reveals the timeliness of the proposals, their viability and pragmatism.

Key words: Planning, Mexico City, historic center, urban grid.

Preliminar

El urbanismo se consolidó como disciplina durante las primeras décadas del siglo xx al plantear soluciones racionales y técnicas incorporando en sus diseños la escala y el ritmo del mundo moderno, cuando la tecnología definía el entorno y la vida cotidiana de las ciudades.

Con el fin de ubicar a Carlos Contreras (1892-1970) como urbanista, hemos de señalar dos hechos: participó activamente en el movimiento que puso las bases para la profesionalización de la disciplina, cuando presentó en el congreso de la International Federation for Housing and Planning (IFHP),¹ celebrado en Nueva York en 1925, el National Planning Project for the Republic of Mexico, y su estrecho contacto con el equipo que desarrolló el Regional Plan of New York and its Environs (RPNY), proyectado por algunos de los más importantes urbanistas del momento.²

Hijo del escultor finisecular Jesús F. Contreras, el mexicano obtuvo el título de arquitecto en la Columbia University de Nueva York en 1921, y después de impartir algunos cursos en dicho colegio decidió regresar a México con la finalidad de iniciar un movimiento que divulgara los avances, las teorías, las estrategias de la nueva disciplina.

¹ Organizado por la IFHP, que por esos años se había consolidado como un organismo especializado en planificación y vivienda. Véase Graham (2013).

² El RPNY se nutrió del American City Planning que, a su vez, reunía discursos de movimientos europeos que se actualizaron en Estados Unidos para la "era del motor". Véase Tehranian (2002).

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

Al igual quiso participar activamente en la reconstrucción del país mediante el Plano Nacional México, proyecto que guiaría, de manera racional y pragmática, el crecimiento del país, siendo la Ciudad de México su laboratorio de ensayo. El RPNY determinó la orientación de los planteamientos de Contreras (1925) para la capital de la República, hecho que reconoció así:

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 (p. 8).

Al ser la traza el espacio fundacional y simbólico, y por el papel que jugó en la planificación de la región, me propongo revisar a grandes rasgos los proyectos que el arquitecto preparó, examinar las propuestas para la traza antigua y mencionar las primeras obras que se llevaron al terreno.

El periodo que aquí se aborda inicia con los proyectos de los primeros años del siglo xx, continúa al término de la lucha armada y termina a finales de la década de 1930, mismo en el que destacan tres momentos políticos en los que los encargados de la Ciudad de México se propusieron modernizarla. Los primeros proyectos fueron ejecutados por arquitectos e ingenieros que trabajaban en

el Ayuntamiento de México, coincidiendo con la primera modernización, cuando la ciudad se preparaba para el festejo de las fiestas del centenario de la Independencia. Más tarde, durante los primeros años de la posrevolución, cuando Celestino Gasca, miembro fundador de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), estuvo a la cabeza del Ayuntamiento, ese gremio controló las políticas urbanas casi todo el decenio de 1920 y, de acuerdo con la investigadora Diane E. Davis (1999), fue cuando la ciudad experimentó “una primera gran oleada de intenso desarrollo en la infraestructura desde el porfiriato” (p. 88), que continuó y se incrementó a partir de la promulgación de la Ley Orgánica del Distrito y de los Territorios Federales del 31 de diciembre de 1928,³ trayendo la reforma jurídico-administrativa del Distrito Federal y, en particular, hacia 1933, la introducción de las estrategias y prácticas del urbanismo, formuladas por Contreras, que fueron adoptadas en el Departamento del Distrito Federal (DDF) con el apoyo del regente Aarón Sáenz y de Alberto J. Pani, secretario de Hacienda, quienes promovieron una nueva oleada modernizadora.

³ Dicha ley trajo varios cambios, entre ellos, las municipalidades se volvieron delegaciones y se decretó una nueva organización político-administrativa: el Departamento del Distrito Federal (DDF) ejercería las funciones de gobierno y un departamento central sustituiría a los órganos administrativos de las antiguas municipalidades. Véase Ley Orgánica del Distrito Federal y de los Territorios Federales (1930, pp. 284-290).

Antes de empezar quiero hacer algunas observaciones acerca de algunos términos aquí empleados. En el título del escrito se usa “Centro Histórico”, concepto que surgió tiempo después de que el urbanista formulara sus propuestas y que ocupa un espacio un poco más extenso que el de la traza de Cortés; en este caso es pertinente su empleo porque en los proyectos del urbanista la planificación de la traza fundacional estaba estrechamente relacionada con sus alrededores.

El concepto “planificación” fue empleado por Contreras, incluso propuso su propia definición, congruente con las necesidades del país y sus ciudades, la cual coincidía con la que los urbanistas anglosajones le daban a los vocablos *planning* y *town planning*. Respecto del concepto “urbanismo”, la investigadora Francoise Choay (1970) informa sobre su origen:

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 (p. 7).

En el ámbito nacional, “planificación” se cambió por el de “planeación” y, a pesar de que ambos se usaron al mismo tiempo, en la historiografía predominaron planeación y urbanismo. Aquí usaremos planificación tal como la definió Contreras.

Finalmente, en el escrito “La planificación del Centro Histórico de la ciudad de México” se pretende dar a conocer las formas de pensar y actuar de Carlos Contreras sobre la capital de la República y su relación territorial y simbólica con su Centro Histórico; para ello se registran las propuestas trazadas en los planos Estudio Preliminar 1932 y Planificación de la ciudad de México. Estudio de trazo 1938 que fueron concretadas.

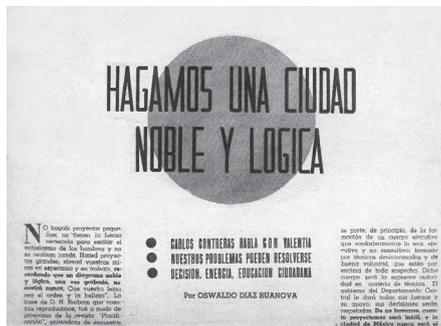


Figura 1. El ideal del arquitecto Carlos Contreras era transformar a la ciudad de México en “Una ciudad noble y lógica”
Fuente: ACC, fragmento del reportaje sobre el urbanista publicado en la *Revista de América*, junio de 1948, p. 13.

Por último he de aclarar que este trabajo se sustenta en la investigación titulada *Una Ciudad Noble y Lógica. Las Propuestas de Carlos Contreras para la Ciudad de México* (Escudero, 2018), en la que el hilo argumental fue cómo el urbanista imaginaba la ciudad de México a futuro y de qué herramientas se valió para su transformación, a partir del material localizado –documentos, fotografías y planos– en archivos nacionales y extranjeros.

Planificación de la Ciudad de México

Desde los últimos años del porfiriato, arquitectos, ingenieros y funcionarios del Ayuntamiento de México, preocupados por su crecimiento, distinguían dos ciudades: la antigua y la moderna; de ahí que, ante el interés por articularlas, se elaboraran algunos planos entre los que destacan tres.⁴ El de la Comisión de Embellecimiento del Ayuntamiento (1901) plantea continuar la cuadrícula central hasta la periferia como modelo ordenador del espacio y así articular la ciudad vieja y la nueva; en ese diseño hay una clara intención de abrir y prolongar vialidades, en dirección norte-sur y oriente-poniente. Del mismo año encontramos un trazo del arquitecto Emilio Dondé que favorece la circulación en toda el área urbanizada, mediante amplias avenidas diagonales que cruzan de lado a lado la ciudad sin menoscabo de romper la cuadrícula ni el trazo de las colonias recién establecidas;

⁴ Acerca de los primeros proyectos para la planificación de la ciudad de México y su relación con el urbanismo moderno, véase Eguiarte (2004).

una de sus características es que las diagonales convergen en plazas, unas ya existentes y otras nuevas. Por último, el ingeniero Miguel Ángel de Quevedo sugería un sistema vial, por medio de la alineación, apertura, prolongación de amplias calzadas, avenidas y avenidas-paseo (*parkways*) y una importante dotación de áreas verdes y de zonas forestales; lo novedoso de su planteamiento reside en la construcción de un cinturón verde (*greenbelt*) que envuelve el área urbanizada. Estos primeros proyectos muestran una preocupación por la circulación y la integración de las partes.

El crecimiento de la ciudad de México se aceleró después de la lucha armada; espacialmente se amplió con nuevas colonias y aumentó el número de habitantes que, entre 1920 y 1930, superó el millón.⁵ La característica sobresaliente fue que el crecimiento del tejido citadino no tenía límites y no se detenía frente a ningún obstáculo. De acuerdo con el código urbanístico, el ensanchamiento era considerado esporádico, a consecuencia de las adiciones sucesivas de territorio, que se yuxtaponían alrededor de la célula original. Esa condición obedecía al agrupamiento de los nuevos asentamientos que no atendían al conjunto y ni a la formación de vías generales de comunicación. La fragmentación profundizaba la intercomunicación, aislando

⁵ De acuerdo con la historiadora Érika Berra Stoppa (1982), “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 en 1899 la suma de 360 000 para llegar a totalizar 471 000, en 1910” (p. 109).

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación

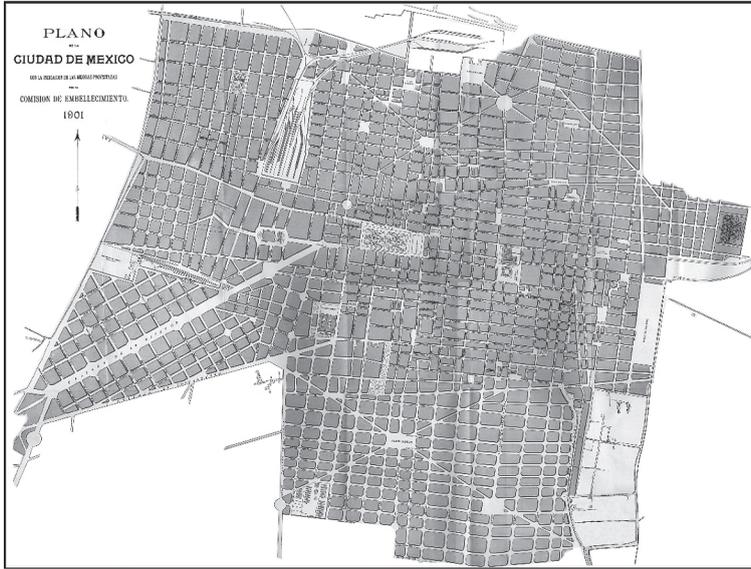


Figura 2. En este proyecto, la Comisión de Embellecimiento del Ayuntamiento, además de ofrecer una circulación fluida por medio de la continuación de la cuadrícula original, tiene el propósito de dar forma a la expansión

Fuente: *Memoria documentada ... (1901)*; reproducción fotográfica Carlos Contreras de Oteyza.

poblados, barrios y colonias. La solución era comunicar las partes, por ello uno de los objetivos era articularlas con el centro y ligarlas entre ellas, acciones en las que participaron la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCOP) y el Ayuntamiento entre 1917 y 1927, por medio de caminos y calzadas que conducían tanto a las poblaciones foráneas como a las ciudades vecinas como Puebla, Cuernavaca, Pachuca y Toluca. En el centro había canales, callejones y calles trucas que causaban los problemas del tránsito y provocaban “las desarticulaciones, estrecheces y

anormalidades de la construcción de la ciudad vieja” (Berra Stoppa 1982, pp. 289-290).⁶

Respecto de los servicios, como lo explica una memoria del Ayuntamiento de México

(...) 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 (Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México, 1928, p. 104)

De acuerdo con Carlos Contreras (1925 también surgieron 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” (p. 40).

Así, de una “Ciudad de los Palacios” pasó a ser una “Ciudad de Contrastes”, en lo social, en lo urbanístico y por el tipo de terreno donde le localizaban los asentamientos:

⁶ Extraído por *Boletín Municipal* de 1926.

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____
en el poniente y sur poniente, fraccionamientos y colonias que contaban con todos los servicios; en el oriente, colonizaciones en áreas fangosas o desecadas inmediatas al lago de Texcoco, donde los servicios eran deficientes o nulos.⁷ En términos generales, la Ciudad de México era desigual; en más de dos terceras partes del área poblada no había agua potable y muchas colonias tenían, según el periódico *Excélsior*, “calles tortuosas llenas de pantanos, de basura y formadas por casuchas miserables construidas con materiales de desperdicio y que más que habitaciones humanas son verdaderas pocilgas” (“La ciudad sin palacios”, 1927).

A la par de la estabilidad política, en la misma década de 1920, los ayuntamientos laboristas pertenecientes a la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM), de acuerdo con la investigadora Diane Davis (1999), desarrollaron un intenso trabajo, dirigido a la circulación, la dotación de servicios (saneamiento, limpia, alumbrado, desagüe y agua potable), la creación de espacios verdes, la canalización de ríos, cierre de canales y la preparación de un número significativo de planos de la ciudad y de sus colonias, tanto catastrales como prospectivos; sin embargo, uno de los problemas que más preocupaba a las autoridades era que:

⁷ Había una preocupación constante por los problemas causados por el vaso del Lago de Texcoco, aunque hubo varios intentos por la reforestación de esa zona en los años treinta, a partir de los proyectos del ingeniero De Quevedo. Véanse De Quevedo (1922) y Ordoñez (1921).

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 (Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México, 1928, p. 23).

Ante esa preocupación, se dio preferencia al sistema circulatorio porque se suponía que las vialidades funcionarían para solucionar no uno sino varios problemas, entre ellos, el tráfico y la articulación entre la zona central y las nuevas colonias, las municipalidades, los barrios y los poblados.

Hacia 1925, un plano de la Ciudad de México presentaba un aspecto desarticulado por el agrupamiento de diversas zonas, que obedecían a soluciones meramente locales sin atender al conjunto ni a las vías primarias de comunicación (Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México, 1926, p. 81); por ello hubo gran interés en sistema circulatorio, mediante la apertura y prolongación de caminos, siendo de gran importancia la construcción de buenos pavimentos en aquellas calles que ligaban las calzadas y caminos que conducían a las poblaciones del Distrito Federal y en aquellas que unían los barrios alejados con el centro; esto era con la finalidad de descongestionarlo y ligarlo a vialidades primarias.

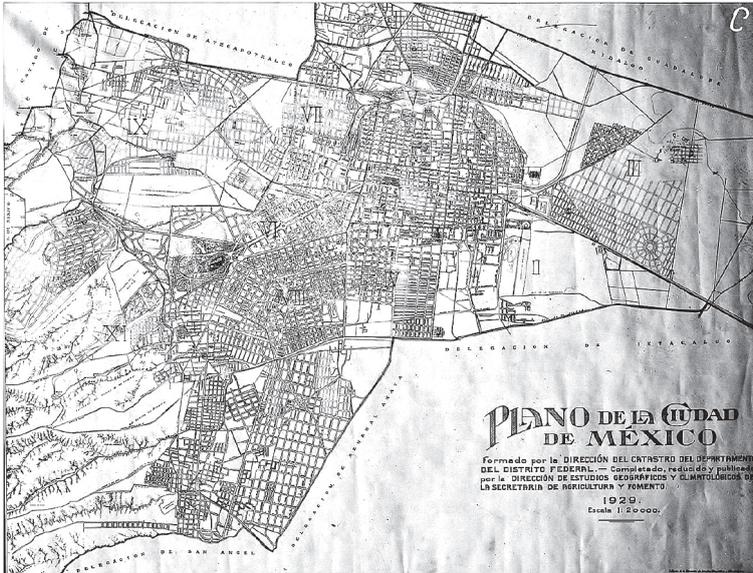


Figura 4. Plano de la ciudad de México formado por la Dirección de Catastro del Distrito Federal completado, reducido y publicado por la Dirección de Estudios Geográfico y Climatológicos de la Secretaría de Agricultura y Fomento, 1929. Escala 1:20,000

Fuente: *Atlas general del Distrito Federal*, (1930); reproducción fotográfica Carlos Contreras de Oteyza.

De ahí, la necesidad de intervenir la ciudad en su conjunto porque no solo se trataba de dotar de servicios urbanos a las colonias —actividad que aunque constante seguía siendo insuficiente y desigual— sino que el crecimiento tendría que controlarse y regularse por medio de un plan general, sustentado en reglamentos, una legislación adecuada y un organismo especializado. Algunos artículos publicados en *Excelsior*, *El Universal* y en la revista *Arquitecto*, de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos (SAM), exponían la urgencia de realizar esas

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____
tareas. Al respecto el arquitecto Luis Prieto Souza (1925)
argumentaba:

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 obedezcan 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 (p. 2).

Por su parte, el arquitecto Bernardo Calderón (1925) aludía a la expansión 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 y 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 (p. 5).

Ante la especulación de los fraccionadores, la falta de regulación y el desorden urbano se demandaba una

planificación integral; al tener en cuenta el medio de difusión de esas inquietudes, los artículos no iban más allá de una crítica; sin embargo, los arquitectos Luis L. Ruiz y Alfonso Pallares formularon algunas soluciones para la planificación de la Ciudad de México en su conjunto.

El interés de Pallares se orientaba a la ampliación del campo de la arquitectura, en el sentido de ver la ciudad como un edificio de mayor tamaño; es decir, una enorme habitación humana. La planificación de la Ciudad de México ideada por el arquitecto estaba estrechamente relacionada con la arquitectura colonial, por ello las vías de comunicación debían partir de núcleos que reunieran tales edificaciones. El arquitecto Ruiz concibió una propuesta vial y de zonificación, siendo su enfoque más bien pragmático, basado en los estudios y obras del pasado, en la corrección de los ensanchamientos por medio de vialidades norte-sur y oriente-poniente, la articulación de las partes y su vinculación con el centro. Ambos arquitectos coinciden en aprovechar las vialidades establecidas y en dar perspectiva a construcciones coloniales y, aunque cada uno tenía un punto de vista sobre la planificación, partían de lo existente, interviniendo solo la superficie representada en el Plano de la Ciudad de México, formado por la Dirección de Catastro en 1929, cuyos límites 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

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

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.⁸

Este plano representa un espacio desarticulado, y difícilmente se distinguía la traza ortogonal.

Después de la creación del DDF hubo otro movimiento modernizador encabezado por el regente Aarón Sáenz, quien al evaluar la situación de la Ciudad de México advertía que había problemas que seguían siendo aplazados, debido a la situación económica y a la falta de un programa integral. Respecto de la falta de servicios señalaba que la parte central los padecía, pero el Distrito Federal se encontraba en una situación todavía más apremiante, por lo que el DDF inició un vasto programa de obras públicas que incluía escuelas, mercados, infraestructura, vialidad y reforestación, dirigiendo por primera vez su interés a la vivienda de los trabajadores, siendo los conjuntos de Balbuena y San Jacinto un afortunado ejemplo. Sin embargo, como en años anteriores, la circulación fue el rubro al que se le dio mayor importancia y en el que se invirtieron grandes sumas del presupuesto.

⁸ Este plano se reproduce en Lombardo (1996-1997, p. 482).

En lo que se refiere a la planificación, la regencia de Sáenz (1932-1935) permitió que la Ciudad de México adoptara el urbanismo moderno, sus instrumentos y estrategias; entre ellos, la creación de la Comisión de Planificación, la promulgación de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito y de los territorios Federales y el inicio de los primeros trabajos que se dirigieron fundamentalmente al núcleo central y sus alrededores.

El sentido de la planificación

La definición de Contreras de lo que debía ser la planificación fue una constante en sus textos y en su programa; la suya aglutinaba varias corrientes del urbanismo internacional, aplicadas a la Ciudad de México, la cual pretendió convertirla en una “ciudad noble y lógica”. El urbanista la encontró dilatada, fragmentada, incomunicada y, a su parecer, enferma; en ella se habían agudizado problemas ancestrales, como la dotación de agua, el desagüe, las inundaciones, los hundimientos y la falta de servicios, a los que se añadían los relacionados con la movilidad, la vivienda, el tráfico y la anarquía constructiva. A su parecer, la ciudad debía modificarse para volverse eficiente, racional y moderna. Su programa lo expresó en escritos y representó en planos. El siguiente párrafo es solo un ejemplo en donde plantea acciones concretas:

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

Queremos hacer de esta región algo grande, útil, bueno y bello. Queremos que la gran 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 (Contreras, 1928c, p. 4; mayúsculas en el original).

Esos ideales, quizás utópicos, requerían de condiciones sociales y económicas idóneas, pero los tiempos políticos no permitieron que se llevaran a cabo. Si bien, Contreras preparó El Plano Regulador del Distrito Federal 1933, donde reseñaba las pautas a

seguir para planificar la ciudad de México no encontró las condiciones para desarrollarlo, ya que afirma: “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” (Contreras, 1930, p. 11)⁹ El arquitecto solo alcanzó a preparar, en colaboración con un equipo de profesionistas mexicanos, la primera etapa del proceso que era el estudio del territorio, preparó un plano para transformarlo y convenció a las autoridades del DDF de llevar al terreno algunas obras. En la edición *El Plano Regulador del Distrito Federal* incluyó el *Estudio Preliminar 1932*, instrumento básico, que resolvería en el mediano plazo problemas como la circulación, la articulación de las partes de la ciudad, la dotación de las áreas verdes y la zonificación, relacionada esta con la zona industrial y el sistema ferrocarrilero (Contreras, 1933).

En lo que atañe a la vialidad de la zona central, el arquitecto se veía limitado; en cambio, en la periferia tenía más libertad, ya que el Distrito Federal contaba con excelentes arterias y vías de comunicación que permitían formar un sistema completo y a las que solo le faltaba la unión entre ellas, la liga de muchas y la pavimentación de la

⁹ En Estados Unidos una comisión de planificación se encargaba de llevar al terreno las propuestas que serían patrocinadas, en su mayor parte, por la iniciativa privada, estrategia que Contreras ensayó en la planificación del Distrito Federal.

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación

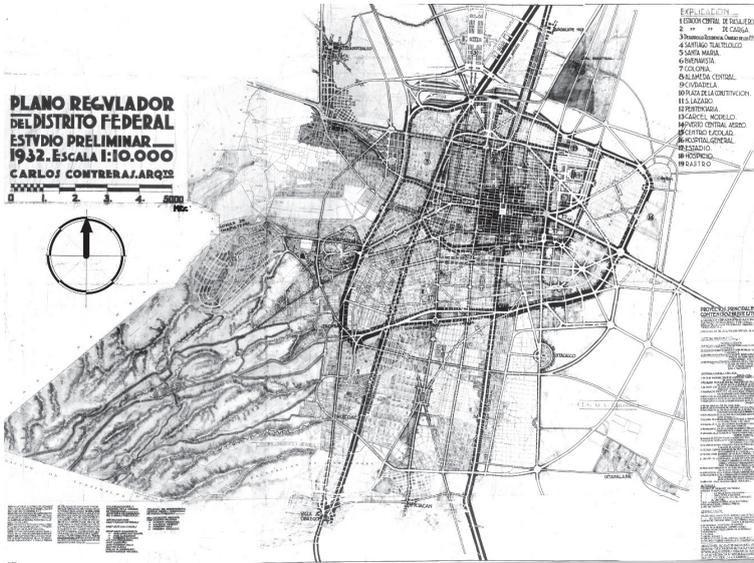


Figura 5. Plano Regulador del Distrito Federal. Escala 1:10.000
Fuente: ACC, Plano Regulador del Distrito Federal. Estudio preliminar 1932. Carlos Contreras, arquitecto..

mayoría. Así, el sistema aprovechaba de manera racional y práctica las calles y calzadas, que se habían forjado con el paso de los años ante las necesidades de movilidad, por lo que aprovechó con libertad los caminos establecidos para crear su sistema circulatorio, que constaba de trazos básicos: circunvalaciones, avenidas rectas y la forma ortogonal de la traza.

Las circunvalaciones estaban formadas por dos amplios bulevares, uno interior y otro exterior, y dos más en la periferia. El interior estaba limitado por Manuel González al norte, Insurgentes al poniente, Chimalpopoca al sur y Balbuena al oriente; dicha avenida operaría como

desahogo y evitaría el paso de vehículos al centro, sería el lugar de convergencia de las entradas carreteras y limitaría la zona monumental, donde se hallaban los principales edificios de gobierno y eclesiásticos, los centros cívicos tradicionales, las casas comerciales de importancia, la estación de Buenavista y las colonias establecidas durante las últimas décadas del siglo XIX.

Los límites del bulevar de circunvalación exterior corría al norte por el río del Consulado y al poniente bajaba por el río de La Verónica (Melchor Ocampo) hasta Chapultepec-Tacubaya, se vinculaba al sur con el río de la Piedad, se dirigía al oriente y subía por la calzada del Puerto Aéreo, continuaba por el norte hasta cerrar en el río del Consulado. Esta circunvalación comprendía colonias hoy tradicionales y edificios públicos, como la Penitenciaría, el Hospital General, el Estadio el Hospicio de Niños y el Museo de Geología, además de urbanizaciones recientes, como el Parque Balbuena. Dos trazos periféricos se articulaban con el bulevar exterior; el primero seguía el trayecto del hoy Circuito Interior, y al norponiente comprendía servicios ferrocarrileros y la zona industrial;¹⁰ al oriente, el Puerto Aéreo y el Peñón y parte del vaso de Texcoco; al sur, una extensa superficie habitacional, limitada por la calzada de Tlalpan, el río del Churubusco, avenida Insurgentes y el río de la Piedad; al poniente pasaba al lado del bosque de

¹⁰ La reorganización del sistema ferrocarrilero en la ciudad era uno de los asuntos más importantes del *Estudio Preliminar 1932*. Véase Contreras (1933, pp. 29-35).

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____ Chapultepec y de las Lomas de Chapultepec. La ruta del segundo circuito es semejante al del ahora Anillo Periférico y envolvía áreas agrícolas, reservas forestales y terrenos apartados para futuras extensiones de la ciudad.

Otro trazo del sistema son las prolongadas y amplias avenidas que cruzan la ciudad en sentido norte-sur y oriente-poniente, que intentaban seguir el diseño de las calzadas prehispánicas, proyectando una cuadrícula mayor. El urbanista argumentaba que con ellas se podrían crear nuevos, mejores y más extensos sistemas viales, como distribuidores del tráfico porque cruzaban la ciudad articulando sus partes y se ligaban necesariamente a las circunvalaciones, siendo las avenidas en sentido norte-sur las más acentuadas. Con esa idea se construyeron, en la década de 1970, los ejes viales, siendo San Juan de Letrán el central.

En relación con la traza de Cortés, el arquitecto proyectó conservar y realzar su forma ortogonal, modificar su interior por medio de una “cirugía radical” y arreglar la Plaza de la Constitución.

La traza

La ciudad del siglo XVI abarcaba un espacio rectangular, al que se llamó “traza”, un territorio bien delimitado y con una superficie aproximada de 1 750 m, de norte a sur y 1 500 m, de oriente a poniente; las calles se habían tirado a cordel, situándose perpendicularmente unas a otras, más

largas las del oriente a poniente y más cortas las de norte a sur; además tenía “calles de agua”, canales y acequias, que se utilizaban para el tránsito y el desagüe hacia el lago.

La transformación de la ciudad virreinal se inició con las Leyes de Reforma, expedidas entre 1855 y 1861 que, entre otras disposiciones, ordenaron la exclaustración de los bienes de la Iglesia. De acuerdo con Jesús Galindo y Villa (1914):

(...) la demolición de los inmuebles eclesiásticos a raíz de las leyes de desamortización de 1860 determinó su nueva situación como núcleo urbano, ya que 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 (p. 379).

La Ciudad de México empezó a perder su fisonomía colonial con los cambios originados por las Leyes de Reforma. Al estar la traza ocupada, sobre todo, por grandes edificaciones religiosas y civiles, las primeras empezaron a ser desmanteladas, destruidas o se les dio otro uso, como hospitales, cuarteles, escuelas, fábricas e incluso vecindades, conservándose gran parte de los templos. Al comienzo del siglo xx, se abrieron nuevas calles, los atrios fueron invadidos, se perdieron plazas y algunas se convirtieron en mercados. El arquitecto Nicolás

Mariscal (2010/1901) señalaba que: “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” (p. 10). Algunas vialidades, como Independencia y Cinco de Mayo fueron abiertas y prolongadas hasta San Juan de Letrán, mientras que en la periferia se llevó a cabo un vasto proyecto de caminos, que se anunció como “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”.¹¹

No obstante la pérdida de su patrimonio colonial, en la primera década del xx se erigieron obras arquitectónicas, caracterizadas por su magnificencia y el alto presupuesto invertido, ya que en los festejos del Centenario de la Independencia en 1910 el régimen de Porfirio Díaz pretendía mostrar a los representantes de los diferentes países la modernización de México. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (creada en 1891 como Secretaría de Comunicaciones), se encargó de dirigir y coordinar los proyectos en los que arquitectos e ingenieros mexicanos y extranjeros unieron su talento. Entre los edificios públicos y privados construidos están el Palacio de Comunicaciones (hoy Museo Nacional de Arte), el

¹¹ Esta nota fue publicada en 1907 en *El Imparcial*. Citado en De Gortari Rabiela y Hernández Frantuyi (1988, pp. 196-197).

Palacio de Correos, la Casa Baker, El Palacio de Hierro, la Casa Clemente Jacques, la Mutua, el Casino Español y el Teatro Renacimiento. En el límite poniente de la traza se inició la construcción del Teatro Nacional y más allá, el Palacio del Poder Legislativo.¹²



Figura 6. Palacio de Correos (1907), arquitecto Adamo Boari
Fuente: ACC.

¹² En los alrededores, se edificaron el Hospicio de Niños, el Hospital General, el Museo de Geología, el Manicomio General y se terminó la Penitenciaría de Lecumberri (Archivo General de la Nación [AGN]). En cuanto a la infraestructura que afectó positivamente a gran parte del Distrito Federal se erigieron dos obras monumentales de ingeniería, el Gran Canal del Desagüe y un acueducto de concreto de 33 km que conducía el agua desde los manantiales de Xochimilco a Juanacatlán.

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación



Figura 7. Casino Español (1905), arquitecto Emilio González del Campo
Fuente: ACC.

Problemas y estrategias

Al partir del diagnóstico que Contreras hizo del núcleo central en 1927 sugería medidas como:

(...) limpiarla 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 su velocidad y eliminar los tranvías del centro; por último, construir edificios de no más de cinco pisos (Escudero, 2018, p. 379).

Las propuestas que representó en el *Estudio de trazo 1938* intentaban “valorizar el primer cuadro como el núcleo urbano central”, proteger y conservar el trazo fundacional, redefinir el ajedrezado y realzar la arquitectura colonial. Los recursos principales que el urbanista presenta para esa valorización son el incremento de los espacios libres y abiertos; la conservación de los monumentos artísticos, arqueológicos, arquitectónicos a los que propone hacer una limpieza de las construcciones a ellos adosadas, creando a su alrededor espacios abiertos y jardines, y el control del tránsito y la circulación de vehículos.

Su idea era conservar, proteger y realzar la forma ortogonal, debido a su valor histórico y simbólico, lo cual se haría por medio de cuatro amplias avenidas, en tanto que sus calles debían prolongarse, alinearse y ampliarse para que corrieran en dos direcciones, cruzándose entre sí en ángulos rectos, dividiendo la superficie en manzanas.

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

Al respecto, el arquitecto expresaba:

En mi opinión debe respetarse el trazo original y tradicional de la ciudad de México: la traza de Cortés, con sus calles de norte a sur y de oriente a poniente y debe respetarse el movimiento natural del trazo de las avenidas inclinadas de suroeste a noroeste ligándolas con las de norte a sur y las de oriente a poniente (Archivo Carlos Contreras [ACC], "Memorándum relacionado...", 1937).

La protección y conservación sería por medio de cuatro avenidas que la limitaran, con las siguientes características:

(...) un trazo recto o fluido sin deflexiones; un ancho mínimo de 40 metros; un arroyo de 24 metros para contener ocho filas de automóviles, cuatro en un sentido y cuatro en otro, divididas por un camellón de seis metros, con una banqueta de cinco metros con árboles. El marco formado por estas avenidas se llamará anillo de circunvalación, que permitiría el tráfico fluido alrededor del primer cuadro monumental de la ciudad (Archivo Enrique Cervantes [AEC], Contreras, 1940).

La exclaustación de bienes de la Iglesia trajo la transformación de la cuadrícula, más no la forma ortogonal de la traza. De ahí que en 1933 se iniciara la definición del ajedrezado, lo que Contreras (1928b) llamó "cirugía radical", dirigida, en particular, a corregir la deficiente circulación e

intercomunicación, aunque ese aspecto tendría que ser estudiado y discutido porque dice el urbanista que habría de: “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” (p. 4). Otro de los objetivos era ofrecer perspectiva a la arquitectura colonial, con medidas como las siguientes.

Al oriente del Palacio Nacional crear una plaza y jardín en las dos manzanas comprendidas entre las calles de Correo Mayor y Jesús María y así resaltar los edificios coloniales que rodean el Palacio Nacional. Al norte, abrir y prolongar la calle de Licenciado Verdad, en eje con el Palacio Nacional y la Escuela Nacional Preparatoria para darles perspectiva.

En el núcleo construido por el edificio del Banco de México, Correos, Minería, Secretaría de Comunicaciones, Casa de los Azulejos, Hotel Iturbide, iglesia de San Francisco y Palacio de Bellas Artes, se propone que la Plaza Guardiola, la Plaza Marconi y Tacuba se conserven, se limpie el terreno ocupado por los edificios adosados a la iglesia de San Francisco y ese vacío se convierta en espacios abiertos y jardines.

Alrededor del Colegio de las Vizcaínas se deben prolongar las calles de Regina para dar importancia a su iglesia y perspectiva al colegio.

El Convento de la Merced debe conservarse aislado hacia el oriente, en forma abierta y alargada y se debe

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

ampliar la zona comercial del Mercado de la Merced. En la esquina noreste de la traza agrandar el terreno del Mercado Abelardo Rodríguez y acentuar la importancia de la iglesia de Loreto y la de San Pedro y San Pablo; en ese mismo sentido, ensanchar la parte norte de la iglesia de la Concepción.

Al norte, ofrecer importancia especial a la zona de Santo Domingo, en el núcleo formado por la iglesia de ese nombre, la Escuela de Medicina, la Aduana y el Portal.

Al oriente, dejar aislada la iglesia de San Miguel con un jardín al frente, lo mismo para el Hospital de Jesús y la iglesia de Jesús de Nazareno. Recordemos que está en proyecto la apertura de 20 de Noviembre y Pino Suárez.

Ninguno de estos cambios se llevó a cabo en su momento, en cambio sí se llevó al terreno la apertura de 20 de Noviembre, una obra dirigida tanto a la circulación como a dar perspectiva a la Catedral y a la iglesia de Tlaxcoaque, y además desahogar el tráfico hacia el sur y surponiente.

Por razones patrimoniales y circulatorias, Contreras veía la necesidad de iniciar los trabajos de la parte central y los de la superficie limitada por el bulevar de Circunvalación Interior, la cual llamó zona monumental porque allí se hallaban importantes ejemplos tradicionales y artísticos; al mismo tiempo circunscribía avenidas importantes, como el Paseo de la Reforma y el Paseo de Bucareli y colonias, como la de los Arquitectos, la Juárez y Cuauhtémoc; lo mismo reunía espacios verdes ancestrales como la Alameda y la

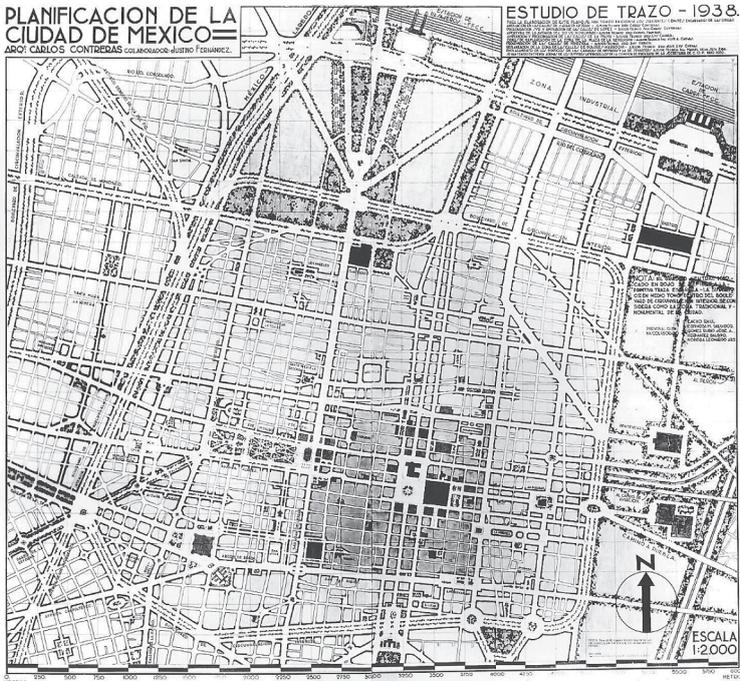


Figura 8. Planificación de la ciudad de México. Escala 1:2.000
 Fuente: ACC, Planificación de la ciudad de México. Estudio de trazo 1938, Carlos Contreras arquitecto, Justino Fernández colaborador.

Ciudadela, y conservaba obras artísticas y cívicas como la estatua ecuestre de Carlos IV (El Caballito), el Hemiciclo a Juárez, el Monumento a Colón y a Cuauhtémoc. Además de conservar y proteger la zona monumental de la Ciudad de México, el bulevar de Circunvalación Interior conectaría los principales caminos carreteros, serviría de desahogo de la zona central y ayudaría a resolver los problemas de tráfico en el centro. De esa manera al circunscribir y realzar esa superficie se traería el incremento en los valores de la

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____ propiedad y contribuiría al embellecimiento de la Ciudad de México.

En el proyecto de *Planificación de la Ciudad de México. Estudio de trazo 1938* Contreras registra más de 100 cambios tanto en la traza como en el bulevar de Circunvalación Interior.

La Plaza de la Constitución

Una obra fundamental en la planificación de la traza fue el arreglo de la Plaza de la Constitución, que quedó exenta con los cambios surgidos durante la segunda mitad del siglo XIX; sobre esa disposición, Adrián García Cortés (1974) expresaba:

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 (pp. 79-80).

Al convertirse en un recinto abierto, en el siglo XX los arquitectos la consideraron parte de sus propuestas de

planificación y la mayoría de los proyectos se dirigieron solo a su arreglo. Los diseños que conocemos datan de los primeros años del siglo.

En 1916, el arquitecto Manuel Francisco Álvarez (1981-1982) publicó un cuadernillo en el que presenta un estudio detallado del desarrollo de la Plaza de la Constitución, su extensión y los elementos ornamentales de las más famosas plazas europeas (obeliscos, columnas, arcos de triunfo, estatuas, fuentes y pegasos), comparándolos con los de la mexicana. Después de su diagnóstico, en líneas generales sugiere:

Se limitará la superficie de la Plaza de 28 050 m² por medio de una balaustrada de mármol blanco del país, interrumpida por dos pilastras formando entrada en los cuatro ángulos; dos lampadarios en la entrada del lado del sur por dos grandes pedestales correspondiente a la línea de la calle Francisco I. Madero sosteniendo dos pegasos del escultor Querol que están colocados fuera del lugar del edificio del Teatro Nacional; otros dos grandes pedestales sosteniendo los otros dos pegasos, formando entrada frente al centro de la fachada del Palacio Nacional; y otros pedestales con estatuas de arte clásico y de las mejores producciones de los escultores mexicanos. Las pilastras de los ángulos estarán terminadas por grandes estatuas de victorias, obras de artistas mexicanos. En cada ángulo habrá lampadarios de 20 metros de alto (p. 60).

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

Alrededor de la balaustrada habrá cuatro amplias calles de distinto ancho, que sumarían el total de su superficie de la plaza.

En cuanto a la ornamentación, el arquitecto Álvarez (1981-1982) aconsejó colocar un pedestal, en el centro, que sostendría un obelisco de 24 m con fechas conmemorativas, más cuatro fuentes artísticas de 15 m de diámetro; los edificios de los alrededores serían respetados y reformados buscando una armonía de acabados, además de dejar libre la Catedral.

El mismo año de 1916, se convocó al concurso “Embelllecimiento de la Plaza de la Constitución”; de entre sus bases destacan los incisos que planteaban dotar la plaza de monumentos que realzaran “la belleza” de los edificios que la rodeaban y planificarla en su conjunto. Los hermanos Andrés y Manuel Ituarte presentaron el Proyecto de Trazo de la Plaza de la Constitución, con el lema “Cuauhtémoc”, que tenía el objetivo de “encontrar ejes que no existían teniendo en cuenta la transformación estructural de la plaza en el futuro, su arreglo de circulación y su decoración” (“Proyecto de arreglo...”, 1928, p. 8). Para ello, los hermanos establecieron longitudinalmente tres ejes; el principal coincidía con la Catedral y los otros dos formaban dos avenidas que, con la misma amplitud, se colocaban a uno y otro lado del espacio ocupado por la Catedral y El Sagrario. Ellos fueron los primeros en formular la apertura de una avenida en el costado sur de la

Catedral (20 de Noviembre) y también la construcción de un edificio gemelo del Palacio Municipal.

En relación con la circulación, los Ituarte diseñaron tres vías en la plaza, por los lados oriente, poniente y sur, para lo cual habría que suprimir el Mercado de Flores al poniente de la Catedral, el mercado de libros viejos, el Seminario, las oficinas y los kioscos de los tranvías eléctricos y, al mismo tiempo, se eliminaría la terminal de camiones urbanos y foráneos.

En lo que se refiere a la parte ornamental y decorativa, el motivo central sería una fuente de grandes dimensiones y otras dos más pequeñas; al centro se planeaba colocar

(...) un grupo escultórico formado por cinco figuras estrechamente unidas y que simbolizan los estados del norte, del sur, del oriente, del poniente y del centro de la República y rematando este grupo con una fuerte águila bravía, con las alas desplegadas en actitud de posarse y detener su vuelo, que al mismo tiempo represente el emblema nacional y más o menos conmemore el sitio donde se detuvo, según la leyenda, el águila que indicó a los aborígenes el lugar para la fundación de la ciudad. En esta forma queda ligada la Plaza con los monumentos del Paseo de la Reforma por épocas sucesivas (“Proyecto de arreglo...”, 1928, p. 10).

El fallo del concurso “Embelllecimiento de la Plaza de la Constitución” quedó pendiente y el estudio de los

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____
hermanos Ituarte fue publicado en 1928 en la revista
Planificación (“Proyecto de arreglo...”, 1928).

Un proyecto más para la Plaza de la Constitución fue el ejecutado por el Alfonso Pallares y fue publicado en 1923; el arquitecto pretendía darle un nuevo uso, ya que consideraba que sus dimensiones eran “enormes”, y no permitían ver la “grandiosidad” de los edificios a su alrededor; el arquitecto proyectó la construcción de “edificios destinados a oficinas de gobierno y locales destinados a los actos cívicos, tales como conmemoraciones patrias, congresos, festivales de la raza, de carácter internacional, etc. y edificios comerciales” “ (Pallares, 1926, p. 3). Los edificios ideados rompían con el estilo colonial y su solución debía ser en el estilo del momento, el art-déco. De esa manera en la plaza mayor convivirían edificios del pasado y del presente.

Un trazo noble

Las ideas que estaban en juego respecto del arreglo de la Plaza de la Constitución apuntaban a que se modificara en su conjunto y no como la suma de adiciones; se argumentaba que, independientemente de la decoración, ella debía permitir que los edificios circundantes –que a su vez debían reformarse para lograr una armonía urbano-arquitectónica– mostraran su monumentalidad, tal era el caso de la Catedral, el Sagrario, el Palacio Nacional y el Palacio Municipal; al mismo tiempo se debía construir

un edificio gemelo de este último. También se planteaba abrir 20 de noviembre, diseñar un monumento cívico (a la Revolución o a la Independencia) y eliminar su función como estación de transportes colectivos.

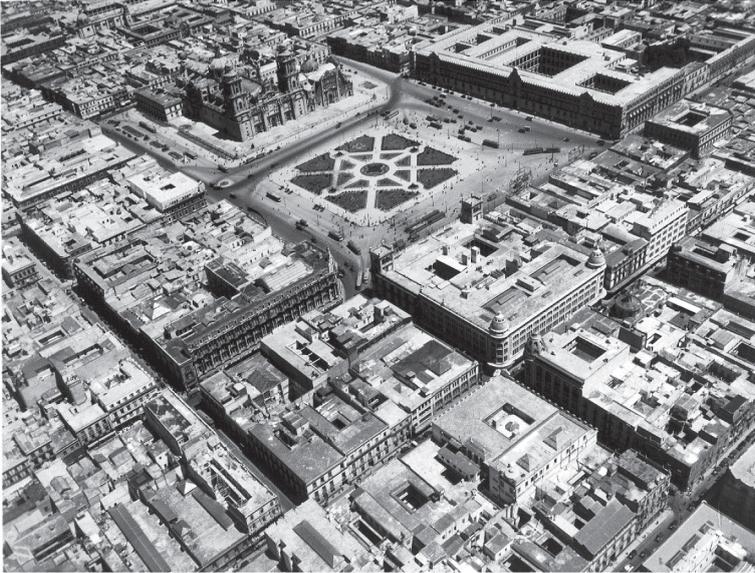


Figura 9. Perspectiva de la Plaza de la Constitución
Fuente: ACC, Fairchild American Photo Aerial Surveys, 1929.

Artículos de los años veinte, publicados en las secciones de arquitectura de *Excélsior* y de *El Universal*, versaban sobre el mal estado de la Plaza de la Constitución; el arquitecto Luis Prieto Souza fue quien escribió varios de ellos, en los que censuraba las condiciones en las que se encontraba, la molestia de las terminales de tranvías y camiones y la suciedad ocasionada por los puestos

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____
de frutas y alimentos;¹³ todo ello le daba un carácter
pueblerino:

Como 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.

Agréguese al espectáculo el contingente de los vendedores
de frutas, comestibles y novelistas procaces, sin suprimir, por
supuesto a los pintorescos vagos (Prieto Souza, 1928, p. 2).¹⁴

Independientemente de esas características, la Plaza
de la Constitución respondía cabalmente a su función de
espacio simbólico y público, en el sentido que da Eduardo
López Moreno (2001):

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

¹³ Entre ellos, Prieto Souza (1927, 1928).

¹⁴ Prieto Souza, “La Plaza...”, *op. cit.* p. 2.

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” (p. 206).

Cuando en 1928 Contreras realizó un primer estudio de la Plaza de la Constitución impulsó “un movimiento de resurgimiento y mejoramiento para que la veamos pronto dignamente ennoblecida” (Contreras, 1949, p. 8); él buscaba un arreglo orientado a los aspectos artístico y político que se resolverían con la instalación de fuentes, áreas verdes y monumentos conmemorativos de la era posrevolucionaria; asimismo proponía el cuidado, conservación y armonía de la arquitectura que la rodeaba, y el aspecto más importante, acentuar su “nobleza”, nociones que se nutrían de la escuela austro-alemana de finales del siglo XIX (Camilo Sitte, Josef Stübben y Reinhard Baumeister), asimilada por el urbanismo anglosajón adoptado por el arquitecto mexicano. Baumeister argumentaba que: “Los antiguos edificios deben conservarse, pero aislados y restaurados”, y Sitte (1926) proponía situarlos en plazas abiertas, en eje con la calle y transformar sus alrededores (p. 39). Esta idea se aclara con un ejemplo paradigmático, cuando se propone dar perspectiva a la Catedral con la apertura de la avenida 20 de Noviembre. Con ese fin, el urbanista desarrolló entre 1928 y 1931 varios proyectos, de los cuales solo contamos con fotografías de plantas, cortes y perspectivas.

De 1928 existen dos planos hechos por Contreras, en colaboración con el arquitecto francés Jacques Lambert. En el Anteproyecto para el arreglo de la Plaza de la Constitución. Corte según el eje oriente-poniente y Fuente Monumental, 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). Allí se muestra una gran fuente, sin que su escala reste monumentalidad al templo; a los 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.

En el Anteproyecto para el arreglo de la Plaza de la Constitución. Corte según el eje norte-sur con el Monumento a la Revolución se diseña un monumento que tiene como fondo el Palacio Nacional; está 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 de la plaza se muestran construcciones sólidas rectangulares que parecen arcos achaparrados, con una puerta central, los cuales contrastan con la ligereza de los otros elementos del conjunto. En el anteproyecto 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 y El Sagrario están exentos, 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.

En 1930 Contreras preparó un proyecto para la localización de la Suprema Corte de Justicia, en eje con la avenida 20 de Noviembre; se trata de una planta que conecta la Plaza de la Constitución y el edificio de la Suprema Corte de Justicia, cuyo eje es 20 de Noviembre, que hacia el sur atraviesa el bulevar de circunvalación interior y desemboca en el nuevo edificio de forma octogonal, ubicado en medio de una plaza rectangular con jardines. De esa manera, la nueva avenida une dos plazas, teniendo como remates dos edificaciones significativas, Catedral y el nuevo edificio de la Suprema Corte de Justicia.

El Proyecto de ubicación del edificio de la Suprema Corte de Justicia. Vista de Catedral a Chimalpopoca del mismo año difiere en la ubicación del edificio; uno al sur, en los terrenos de la iglesia de Tlaxcoaque, y el otro en la superficie donde se encontraba la Plaza del Volador. El trazado es una perspectiva que ubica a la Suprema Corte en el lugar en el que finalmente fue construida entre 1936 y 1940, aunque el tema es la localización del inmueble, en el arreglo de la plaza se logra un desarrollo más complejo, masivo y, creemos, desproporcionado. Allí se continúa con la idea de los dos ejes de distribución y la introducción de la fuente al centro y el monumento; la primera es una edificación que difícilmente podría ser una fuente, más bien

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

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 el monumento, una escultura humana desproporcionada, enmarcada por una forma ovalada que contiene jardines; en el diseño los espacios para la circulación no parecen fluidos.

De 1931 es el Estudio para el arreglo de la Plaza de la Constitución (Archivo de la Dirección General Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes [ADGST], Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1931), realizado por Contreras en colaboración con el arquitecto José Albarrán, donde se dibuja una plaza cerrada con rejas, con entradas en los puntos cardinales; en el centro se ubica una fuente monumental, en eje con la Catedral y 20 de Noviembre. De forma aislada se colocan dos jardineras rematadas con sendos torreones, que coinciden con la entrada principal a 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 Moneda, el Palacio Nacional y los edificios propuestos: la Suprema Corte y el gemelo del Palacio Municipal. El fino dibujo muestra un entorno arquitectónico modificado, con una solución estilística similar. El Palacio Nacional está completamente transformado, se le han añadido varios pisos, dando importancia a la puerta principal con un enorme remate cuadrangular. De gran calidad, el

dibujo expone un conjunto arquitectónicamente armónico, con una solución *revival*, al parecer neoplateresca. En lo urbanístico, se eliminan las terminales de tranvías y autobuses y se coloca en el arranque de 20 de Noviembre un estacionamiento de vehículos automotores cubierto; la sección norte sirve también como estacionamiento. De 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

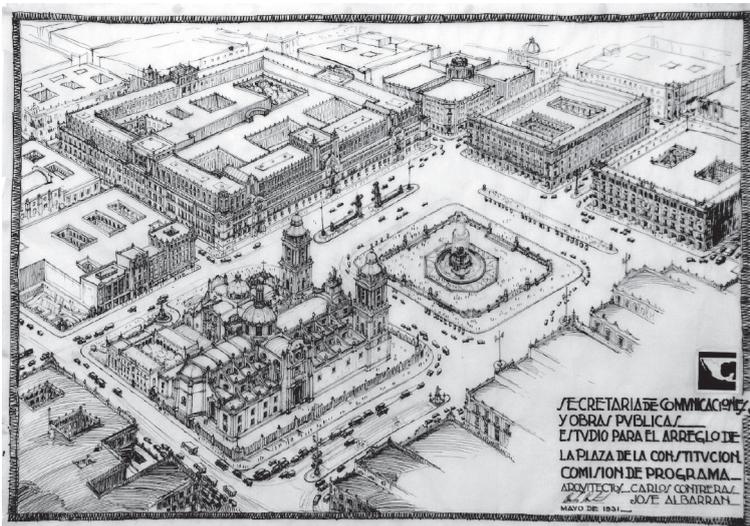


Figura 10. Estudio para el arreglo de la Plaza de la Constitución, arquitectos Carlos Contreras y José Albarrán, mayo de 1931

Fuente: ADGST, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas; reproducción fotográfica Carlos Contreras de Oteyza.

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____ del mismo año, el dibujo es muy sencillo; la solución es semejante al proyecto 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 lucen francos.

En lo que se refiere a la circulación, Contreras preparó algunos estudios de los alrededores de la Plaza de la Constitución, dirigidos a la medición de entradas y salidas de todo tipo de vehículos: uno, calcula el volumen promedio de vehículos –tranvías, camiones y automóviles– que ingresaban y salían por las calles adyacentes a la plaza durante una hora; otro examina el tránsito tangencial, y el último explora el mismo tránsito tangencial, eliminando los tranvías. La finalidad de las mediciones era proponer soluciones para el problema del tráfico en el centro de la ciudad, en coordinación con todos medios de transporte del Distrito Federal (Contreras, 1933, pp. 35-39).

Por otro lado, al observar la forma de la Plaza de la Constitución en un dibujo o en una fotografía aérea se hace patente su diseño, por eso ninguno de los proyectos pretendió cambiar su forma. Como todos sus contemporáneos, Contreras la observó desde arriba y encontró un espacio organizado y magnífico, en oposición a la visión de un caminante que transita por sus espacios, como lo registra Prieto Souza. Respecto de estas dos miradas, Charles Baudelaire reflexionó sobre las formas

de comprender París; la primera, la del caminante que deambula y se pierde en sus calles, en contacto con sus palacios y sus casuchas, es decir, se sumerge en la opulencia y en las miserias. La otra mirada es desde lo alto, lo cual nos ofrece una perspectiva de conjunto. Así en los años veinte se distinguen dos maneras de aprehender la Ciudad de México y por extensión, la Plaza de la Constitución; como caminante, el arquitecto Prieto Souza advirtió las “miserias” de la Plaza de la Constitución, mientras las fotografías aéreas ofrecían una vista de conjunto, una abstracción, directamente relacionada con su trazo, en el que se observa grandeza, proporción, belleza y armonía. Con ello infero que debido a las características notables de su diseño, los proyectos generados durante las primeras décadas del siglo xx solo intentaban cambiar su uso como terminal de tranvías y camiones, evitar el tráfico, limpiarla, eliminar puestos ambulantes, darle armonía e incluir monumentos conmemorativos, fuentes y áreas verdes, acciones que no afectaban su forma.

Nueva centralidad

Si bien los proyectos para mejorar y realzar la parte central de la Ciudad de México fueron abundantes, surgieron otros que proponían una nueva centralidad urbana. Con esa idea, se concibieron algunos que planteaban un nuevo “centro” urbano, que competiría con la Plaza de la Constitución, pero esta vez iba a ser laico, idea que subsistió durante la

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____
primera mitad del siglo xx. El eje de la nueva centralidad
será San Juan de Letrán y avenida Juárez.

De 1901 es el del arquitecto Adamo Boari que ubica
la nueva centralidad en el área que rodea al Teatro Nacional
(hoy Palacio de Bellas Artes) para lo cual hizo algunos
cambios urbanísticos; por ejemplo, integró al coliseo la
Alameda por medio de una pérgola y prolongó la calle
de Cinco de Mayo para unir la Plaza de la Constitución
y con la del nuevo teatro. En el “Informe preliminar para
la construcción del Teatro Nacional” (1910), el italiano
argumenta:

La posición que va a ocupar el futuro teatro es excepcional, en
todos sentidos, y favorablemente comparable con las mejores
localidades existentes. Tiene un parque secular por un lado,
desembocan en su plaza las principales calles y será el verdadero
centro de la ciudad capital. Se impone, por consecuencia, la
necesidad de un edificio fastuoso que caracterice y señale el
adelanto de la metrópoli moderna (pp. 15-23).

Este párrafo resume el programa del nuevo
inmueble, esto es, un edificio fastuoso para una metrópoli
moderna, ubicado en una zona que se convertiría en el
nuevo corazón de la ciudad, y en cierta forma Boari acertó:
la edificación del teatro se inició en 1904 y se terminó en
1934 (Palacio de Bellas Artes, 1934), y en ese periodo
hubo en la zona importantes transformaciones urbanas y
arquitectónicas; una de ellas fue el arreglo de la avenida

Juárez, de San Juan de Letrán hasta la Plaza de la Revolución (Plaza de la República) para que llegara al que iba a ser el Palacio del Poder Legislativo, cuya cúpula fue aprovechada para construir el Monumento a la Revolución (Pérez Siller, 2009). En los flancos de avenida Juárez y en los alrededores hubo una fiebre constructiva; por ejemplo se erigió el primer rascacielos de la ciudad, el edificio de Seguros La Nacional de 11 pisos, terminado en 1932. De allí hacia el Monumento a la Revolución, como por generación espontánea fueron surgiendo edificios para todo tipo de servicios, oficinas, hoteles, cines, y en el cruce con la primera calle del Paseo de la Reforma se construyó el edificio Corcuera, el segundo rascacielos de la ciudad.

Otra propuesta para transformar esa zona en el nuevo centro fue del arquitecto Pallares, quien hacia 1938 ideó un conjunto monumental ubicado al norte del Palacio de Bellas Artes que, de acuerdo con la investigadora Elisa Drago Quaglia (2018, pp. 272 y ss.), albergaría dependencias administrativas dependientes de la SCOP y oficinas de Correos y Telégrafos.

Fotografías de época muestran otros proyectos con altos edificios en el norponiente del Palacio de Bellas Artes que, suponemos, pudieron haber sido proyectados entre los años cuarenta y cincuenta.

Por último, el arquitecto Mario Pani (1946) preparó el proyecto “Un nuevo centro de la ciudad de México. Crucero Reforma-Insurgentes. Proyecto de Planificación y Zonificación”, cuyo diseño incluía una magna glorieta

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____
con edificaciones monumentales de tipo comercial y
habitacional en su entorno.

En el programa de Contreras, San Juan de Letrán
funcionaba como el eje organizador de la planificación que,
además, se convertiría en la arteria comercial de mayor
tránsito e importancia de la Ciudad de México, semejante
a la quinta avenida neoyorkina.



Figura 11. Apertura del primer tramo de San Juan de Letrán, 1934.

Fuente: ACC.

En el terreno

En los primeros años de los treinta, se promulgó la Ley de
Planificación y Zonificación del Distrito y de los Territorios

Federales, se creó la Comisión de Planificación y se adoptaron las estrategias para planificar la ciudad ante, decían las autoridades, “la urgente necesidad del desarrollo ordenado y bello de la capital” (Informe que rinde..., 1933, p. x). Con las estrategias e instrumentos del urbanismo moderno, impulsados por Contreras, se iniciaron los primeros trabajos para la transformación de la traza y sus alrededores, basados en el *Estudio Preliminar 1932*.

El DDF inició un vasto programa de obras públicas, que incluía escuelas, mercados, infraestructura, vialidad, vivienda y reforestación (Informe presidencial..., 1933), y debido al interés personal del ingeniero Pani, se terminaron las dos obras paradigmáticas del porfiriato: el que iba a ser el Teatro Nacional, después Palacio de Bellas Artes, y el aprovechamiento de la estructura cupular del Palacio del Poder Legislativo, para convertirla en el Monumento a la Revolución.

Acerca del sistema circulatorio propuesto por el urbanista, al inicio de las obras Sáenz argumentaba:

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

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

ciudad más importante y cómoda del país y resolverá el arduo problema del tránsito urbano (Informe presidencial..., 1933, p. XIII).

Así, el regente adoptó la idea de que el eje Juárez-San Juan de Letrán se tornara la zona más importante de la ciudad y por esos años se convirtió en el eje de la modernización de la Ciudad de México.

Un testimonio de 1933 registra, en esa parte de la ciudad, una intensa actividad:

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 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 la Universidad de Columbia de la ciudad de Nueva York (ACC, Penn, 1933, p. 4; traducción propia).

Las fotografías de época nos muestran las nuevas construcciones, el tráfico y la apropiación del espacio público.

Cuatro avenidas

Dentro del plan de conjunto de Contreras para la Ciudad de México, San Juan de Letrán constituía el eje del proyecto; la avenida cruzaría la ciudad en sentido norte sur y ligaría a Tlalnepantla con la carretera a Cuernavaca. En 1933 se iniciaron las obras de prolongación, ensanche y alineación San Juan de Letrán, cuyo primer tramo se proyectó desde la avenida Juárez (Plaza de Bellas Artes) hasta la Plaza Hidalgo; en el entronque se unían las dos diagonales que partían de la Plaza de Tlaxcoaque, en 20 de Noviembre. La anchura prevista era de 35 m de paño a paño y los trabajos afectaron exclusivamente los inmuebles de la acera poniente; algunos de ellos fueron fragmentados y otros, completamente demolidos. En la primera calle el convento de Santa Brígida con su iglesia, único ejemplo de planta barroca, fue destruido (Fernández, 1966); en las siguientes calles fueron desmantelados otros vestigios de edificaciones 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 en la tercera calle de San Juan de Letrán esquina con Artículo 123, igualmente fue derribado. Otro edificio afectado fue el primer Cine Teresa, que había sido construido en 1924.¹⁵ En el cruce San Juan de Letrán, Arcos de Belén y Niño Perdido, Contreras y el arquitecto José Albarrán proyectaron un “conjunto barroco”, 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 cruce 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 hasta el paño de alineamiento que ve al poniente en la plaza del Salto del Agua.

¹⁵ Años más tarde fue construido uno nuevo por el mismo ingeniero Francisco J. Serrano (Serrano, 1983).

Finalmente, el tramo poniente de las cuatro avenidas, que enmarcarían la traza se convirtió en la arteria comercial de mayor tránsito e importancia de la capital y en los años setenta, funcionó como el Eje Central de los llamados ejes viales de la Ciudad de México.

En la segunda mitad del siglo xx, de acuerdo con el escritor Vicente Quirarte (2001), San Juan de Letrán se 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 (pp. 611-612).

La rama sur de las cuatro avenidas corría de San Juan de Letrán hasta Anillo de Circunvalación por San Miguel y Arcos de Belén y formaba parte de la gran avenida poniente-oriental, ideada por el urbanista en 1927 la cual salía de Chapultepec y confluía en el camino a Puebla, y, en sus palabras, debía seguir este trayecto:

Partiendo de la Rotonda del Paseo de la Reforma en Chapultepec Heights, tomaría por la calzada de la Exposición,

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

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 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 (Contreras, 1928a, p. 13).

Esos grandes ejes norte-sur oriente-poniente reproducían las calzadas prehispánicas,¹⁶ debido al interés de Contreras en recuperar la estructura de la ciudad la antigua.

¹⁶ 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” (Toussaint, Gómez de Orozco y Fernández, 1938, p. 37).

La rama oriente corría por Vidal Alcocer, y cuando se terminó se llamó Anillo de Circunvalación.

El trayecto original de la rama norte iba por la calle de Apartado, después el arquitecto se propuso la calle de Venezuela y su prolongación, también se pensó en Nicaragua al eje de la iglesia de Santa María la Redonda y luego por Honduras, finalmente nunca se construyó. De esa forma, entre 1933 y 1940 solo se terminaron las tres cuartas partes del marco protector de la traza.

Cirugía y zona monumental

La “cirugía radical” del centro de la ciudad, como se ha expresado, tenía varios propósitos; entre ellos, articular sus partes, vincularlo con las calles de la periferia, evitar obstrucciones en la circulación, perfeccionar el ajedrezado, dotarlo de espacios libres, plazas y jardines y dar perspectiva a la arquitectura colonial. Al estar esa parte de la ciudad vinculada a los negocios y la administración pública, el tráfico se intensificaba debido la estrechez de sus calles y a la mala intercomunicación entre ellas y con la periferia. Al respecto, en una memoria del Ayuntamiento se expresaba:

Grandes áreas del corazón mismo de la metrópoli y en particular hacia el norte y el este del México viejo, ostentan todavía pavimentos de piedra, inadecuados en absoluto al creciente tránsito y [calles] que eludidas por los vehículos contribuyen

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

grandemente al congestionamiento de las principales arterias en donde los pavimentos son buenos (Memoria del Departamento..., 1939, p. 166).

La “cirugía” propuesta trajo, podríamos decir, un *boom* urbanístico que fue registrado en memorias, documentos oficiales, en la prensa y en revistas, que daban cuenta de la modernización de la ciudad y destacaban las fuertes inversiones; en una de ellas se argumentaba que, desde los días de Porfirio Díaz, no se habían llevado a cabo tan importantes obras públicas.

En los alrededores de la Plaza de la Constitución, la Comisión de Planificación continuó con la apertura, prolongación, alineación, ampliación y pavimentación de calles; en dirección norte-sur, la calle del Carmen y la de Rodríguez Puebla, y de poniente a oriente, las calles de San Ildefonso, Cuba y Uruguay. De acuerdo con el arquitecto Miguel E. Schulz (1935):

(...) 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 (pp. 51-52).¹⁷

Los trabajos de apertura de 20 de Noviembre se terminaron en 1938, vía que, además de darle perspectiva a la Catedral, ligó la Plaza de la Constitución con dos diagonales (20 de noviembre y Chimalpopoca), convirtiéndose en un importante desahogo que permitió una comunicación rápida entre el centro las colonias del suroeste; los trabajos se hicieron de acuerdo con los planteamientos del arquitecto Vicente Urquiaga (1938).

Las obras fuera de la traza pero en el marco de bulevar interior, fueron las realizadas en la Plaza de la República y sus alrededores; estas son algunas de las transformaciones:

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 ésta 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

¹⁷ El arquitecto Schulz fue colaborador de Contreras y en los últimos años de la revista *Planificación* (1927-1936) se encargó de su edición.

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

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 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 (Schulz, 1935, p. 54).



Figura 12. Vista desde el Monumento de la Revolución hacia la avenida Juárez, 1936

Fuente: ADGST.

Asimismo, se amplió la avenida del Palacio Legislativo y la calle de Gómez Farías para que su eje coincidiera con el Monumento a la Revolución; se prolongó la calle de Edison hacia el oriente hasta la de Rosales para conectar con las de Colón y se construyó una arteria más, desde las calles de Serapio Rendón hasta la Alameda. Al respecto, afirma el mismo Schulz (1935):

Con el mayor empeño se han desarrollado las labores encomendadas (...) y es motivo de satisfacción recorrer las nuevas calles de aquella (...) 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 (p. 54).

Con el fin de abrir la circulación hacia el oriente por las calles de Venezuela hubo demoliciones de manzanas, entre el Carmen y Leona Vicario, para llegar por las calles de Héroe de Nacozari, cruzar la avenida del Ferrocarril de Cintura y rematar en la Penitenciaría. Según Schulz (1936):



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 (p. 104).

Aunque los planteamientos de Carlos Contreras para la traza y sus alrededores continuaron, un testimonio



El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____
de mediados de la década de 1940 señalaba que la
circulación en el centro de la Ciudad de México todavía
era ineficaz porque:

(...) existe una verdadera congestión de tránsito y como dentro
de su perímetro la propiedad alcanza los más altos valores,
se ha hecho necesario procurar los medios necesarios para
acondicionar esta zona a las necesidades que debe servir,
lo que ha obligado a tratar de aliviar esas condiciones de
sobrecarga, proyectando como ¿para? de la red arterial una
circunvalación perimetral a dicho primer cuadro, constituida por
arterias de capacidad de circulación adecuada, localizadas de
manera que su distancia al centro geométrico de esa zona,
constituida por el Zócalo, permita que los recorridos de una
persona a pie puedan hacerse de cualquiera de esas arterias
en un lapso no mayor de 8 a 10 minutos a la Plaza de la
Constitución (Gobierno del Distrito Federal, 1946, p. 4).

De los mismos años, en las cercanías de la Plaza de
la Constitución, se asevera que:

(...) es su traza la que la salva. Su traza y sus nobles
ejemplos arquitectónicos, donde se abrió una nueva ruta,
20 de Noviembre, que aparece indispensable, urgida de
comunicaciones, entregada al comercio del mundo, desde el
oriente al occidente, según se puede comprobar en edificios,
en banderas, en los modos de traficar. [Y paralela] Cinco de
Febrero congestionada, atropellada y gritona. República del

Salvador, de ritmo más lento y discreto. Y al lado, atrayente, imponente, gustosísima de mirar, la red de calles y callejones que circundan las Vizcainas, esa edificación señora, vieja y torpe, distinguida y autoritaria (García Maroto, 1941, p. 152).

Escasos proyectos planteados por Carlos Contreras para la traza y sus alrededores se llevaron al terreno en su momento; sin embargo, los planteamientos representados en el *Estudio Preliminar 1932* y en el *Estudio de trazo 1938* se concretaron en el mediano y largo plazos, gracias a la legislación e instituciones que él fundó.

Conclusiones

Al tratar de colaborar en la reconstrucción de México, a mediados del siglo xx, el arquitecto Carlos Contreras consideró primordialmente dos aspectos: tomar en cuenta todas sus escalas, de la mayor a la menor, y su interrelación, esto es, la República Mexicana, la región, la ciudad y el centro cívico, y basarse en las estrategias, principios y métodos del urbanismo moderno para llevar a cabo su transformación. En relación con el centro histórico plantea proteger y realzar el trazo fundacional –que constituía tanto el núcleo de la ciudad de México como el corazón de la República Mexicana–, asimismo redefinir el ajedrezado, controlar y regular el tránsito y enaltecer la arquitectura colonial; es decir, los proyectos privilegiaban aspectos patrimoniales y circulatorios.

En términos generales, los ideales del arquitecto Contreras de convertir a la capital de la República en una “ciudad noble y lógica” y el Centro Histórico como su parte medular no se concretaron del todo, ya que no había las condiciones sociales y políticas idóneas, aunque prevalecieron las instituciones, legislaciones y modelos de planificación que proyectó y se puso en el terreno gran parte de las obras circulatorias propuestas para el Centro Histórico y sus alrededores.

Bibliografía

Álvarez, M. F. (1981-1982). La Plaza de la Constitución. Memoria histórica y artística y proyecto de reformas. En M. F. Álvarez, *Algunos escritos* (Selec. y pról. por E. García Barragán; Cuadernos de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico Nacional). México: Secretaría de Educación Pública/Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura.

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. (1930). (2 volúmenes). México: Talleres Gráficos de la Nación.

Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México. (1926). *Memoria del H. Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México 1925*. México: Departamento de Publicidad.

Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México. (1928). *Memoria 1927*. México: Departamento de Publicidad.

Berra Stoppa, E. (1982). La expansión de la ciudad de México y los conflictos urbanos 1900-1930 (2 volúmenes). Tesis doctoral no publicada. El Colegio de México-Centro de Estudios Históricos, México.

Calderón, B. (1925, 14 de junio). Es urgente el estudio de la planificación y urbanización de la Ciudad de México. Sección de Arquitectura. *Excélsior*. México.

Choay, F. (1970). The modern city planning in the 19th Century. Nueva York: George Braziller Inc.

Contreras, C. (1925). 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. *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*. Baltimore: The Norman Remington Co.

Contreras, C. (1928a, 6 de febrero). Proyecto para una gran avenida oriente poniente en la ciudad de México. *Planificación, I* (6), 13.

Contreras, C. (1928b, julio). El Congreso Internacional de Habitación y Planificación de Ciudades verificado en París en julio de 1928. *Planificación, I* (11), 4.

Contreras, C. (1928c, septiembre/diciembre). El plano regulador del D.F. *Planificación I* (13), 4.

Contreras, C. (1930). 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. Avery Library. Mecanuscrito.

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____
Contreras, C. (1933). *El Plano Regulador del Distrito Federal 1933*. México: Talleres Linotipográficos de la Penitenciaría del Distrito Federal.

Contreras, C. (1934, diciembre). Trabajos de planificación emprendidos para la ampliación de las calles de San Juan de Letrán y Niño Perdido de la ciudad de México. *Planificación, II* (6), 32-33.

Contreras, C. (1938). *La planificación de la ciudad de México, 1918-1938*. XVI Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, Fundación Mexicana de Planificación, México.

Contreras, C. (1949, 20 de noviembre). La Plaza de la Constitución. Sección Planificación y Arquitectura. *México en la Cultura de Novedades*. México.

Davis, D. E. (1999). *El Leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*. México: Fondo de Cultura Económica.

De Gortari Rabiela, H. y Hernández Franyuti, R. (Comps.). (1988). *La ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)* (Tomo II). México: Departamento del Distrito Federal/Instituto Mora.

De Quevedo, M. A. (1922). *La necesaria orientación en los trabajos de la desecación del Lago de Texcoco y problemas que con ella se ligan*. México: Secretaría de Gobernación.

Drago Quaglia, E. (2018). *Alfonso Pallares. Sembrador de ideas*. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Arquitectura.

Eguiarte Sakar, M. E. (2004). La idea del espacio urbano en la planeación de la ciudad de México: 1900-1911. En M. del C. Collado (coord.), *Miradas recurrentes. La ciudad de México en los siglos XIX y XX* (tomo I). México: Instituto Mora/Universidad Autónoma Metropolitana.

Escudero, A. (2018). *Una ciudad noble y lógica. Las propuestas de Carlos Contreras para la ciudad de México*. México: Universidad Nacional Autónoma de México- Facultad de Arquitectura-Instituto de Investigaciones Estéticas y Coordinación de Publicaciones.

Fernández, J. (1966). Santa Brígida de México. *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, IX (35), 15-24.

Galindo y Villa, J. (1914). *La Plaza Mayor de la ciudad de México*. México: Imprenta del Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnología.

García Cortés, A. (1974). *Historia de la Plaza de la Constitución* (Colección Popular Ciudad de México 12). México: Departamento del Distrito Federal.

García Maroto, G. (1941). *El Valle de México. Gesto y resonancia*. México: Publicaciones Hora de México.

Gobierno del Distrito Federal. Sexenio 1940-1946. (1946). Capítulo VII. México: Talleres Gráficos de la Penitenciaría del Distrito Federal.

Graham, A. (2013). *A hundred years at the global spearhead. The Centenary of the IFHP, 1913-2013*. Copenhagen: International Federation for Housing and Planning.

Informe preliminar sobre el proyecto para la construcción del Teatro Nacional de México. (1910). *Anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*. México: Tipografía de la Dirección General de Telégrafos.

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 1° de julio de 1932 y el 30 de junio de 1933. (1933). México.

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____
Informe que rinde el C. Presidente sustituto constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, general de división Abelardo L. Rodríguez al H. Congreso de la Unión sobre las labores administrativas del Departamento del Distrito Federal, durante al año comprendido entre el 1° de julio de 1932 y el 30 de junio de 1933. (1933). México.

La ciudad sin palacios. (1927, 22 de septiembre). Sección de Arquitectura. *Excélsior*. México.

Ley Orgánica del Distrito Federal y de los Territorios Federales. (1930, abril). *Obras Públicas. Órgano del Departamento del Distrito Federal*, 1 (4), 284-290.

Lombardo, S. (1996-1997). 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.

López Moreno, E. (2001). *La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.

Mariscal, N. (2010). "Introducción", en *El arte y la ciencia*, v. III, núm. 1, abril de 1901, p. 10. En C. Ríos Garza (ed.), edición digital: *Revista El Arte y La Ciencia 1899-1911* (Raíces Digital 10). México: Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Arquitectura.

Memoria del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1938 al 31 de agosto de 1939. (1939). México: Talleres Gráficos de la Penitenciaría.

Memoria documentada de los trabajos municipales de 1901. (1901). México: Tipografía y Litográfica "La Europea" de J. Aguilar Vera.

Ordóñez, E. (1921). *Las nubes de polvo sobre la ciudad de México*. México: Secretaría de Gobernación.

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. (1934). México: Cvltvra.

Pallares, A. (1926, 14 de marzo). La Plaza de la Constitución y su transformación arquitectónica. Sección de Arquitectura. *El Universal*. México.

Pani, M. (1946, abril). Un nuevo centro de la ciudad de México: Crucero Reforma-Insurgentes. Proyecto de planificación y zonificación. *Arquitectura/México* (20), 259-268.

Pérez Siller, J. (2009). *El sueño inconcluso de Émile Bénard y su Palacio Legislativo hoy monumento a la Revolución*. México: Artes de México/Seguros Argos.

Prieto Souza, L. (1925, 8 de marzo). El Congreso de Planificación en Nueva York. Sección de Arquitectura. *El Universal*. México.

Prieto Souza, L. (1927, 27 de marzo). La Plaza de la Constitución. Sección de Arquitectura. *El Universal*. México.

Prieto Souza, L. (1928, 29 de julio). La Plaza de la Constitución. Sección de Arquitectura. *El Universal*. México.

Proyecto de arreglo para la plaza de la Constitución. (1928, febrero). *Planificación*, I (6), 8.

Quirarte, V. (2001). *Elogio de la calle. Biografía literaria de la Ciudad de México. 1850-1992*. México: Ediciones Cal y Arena.

Schulz, E. (1935, marzo/diciembre). Breve reseña de los trabajos relacionados con la planificación de la ciudad de México. *Planificación*, III (3-6), 51-52.

Schulz, E. (1936, enero/octubre). Breve reseña de los trabajos relacionados con la planificación de la ciudad de México. *Planificación*, III (7-10), 104.

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____
Serrano, F. J. (1983). "Francisco J. Serrano", testimonios vivos. Veinte arquitectos. *Cuadernos de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico* (15-16), 57-58.

Sitte, C. (1926). *Construcción de ciudades según principios artísticos*. Barcelona: Editorial Canosa.

Tehranián, K. K. (2002). *Modernity, space, and power. The American city in discourse and practice*. Nueva Jersey: Hampton Press Inc.

Toussaint, M., Gómez de Orozco, F. y Fernández, J. (1938). *Planos de la ciudad de México, siglos XVI y XVII. Estudio Histórico, urbanístico y bibliográfico*. XVI Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación. México: Talleres de la editorial Cvltvra.

Urquiaga y Rivas, V. (1938, mayo). La avenida 20 de Noviembre. *Arquitectura y Decoración* (7), 35-45.

Archivos y Repositorios

Archivo Carlos Contreras (ACC)

Apertura del primer tramo de San Juan de Letrán, 1934.

Fairchild American Photo Aerial Surveys, 1929.

Memorándum relacionado con la prolongación de la Avenida Chapultepec, de Balderas y Arcos de Belén a la Plaza de la Constitución, 8 de septiembre de 1937. Mecanuscrito.

Penn, J. H. (1933, 10 de diciembre). Mexico City spends 50,000,000 Pesos in its Public Works Program. *San Antonio Express*. San Antonio, Texas.

Planificación de la ciudad de México. Estudio de trazo 1938.
Carlos Contreras arquitecto, Justino Fernández colaborador.

Plano Regulator del Distrito Federal. Estudio preliminar 1932.
Carlos Contreras, arquitecto.

Revista de América, junio de 1948, p. 13.

Vista desde el Monumento de la Revolución hacia la avenida Juárez, 1936.

Archivo de la Dirección General Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (ADGST)

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Comisión de Programa. Estudio para el arreglo de la Plaza de la Constitución, arquitectos Carlos Contreras y José Albarrán, mayo de 1931.

Archivo Enrique Cervantes (AEC)

Contreras, C. (1940). Construcción de la rama norte del primer anillo de circunvalación (Manuscrito).

Archivo General de la Nación (AGN)

INFORMACIÓN PARA COLABORADORES

Los trabajos deben acompañarse de una solicitud dirigida a la Dirección Editorial de la revista y firmada por el autor (es), en la que se indicarán los siguientes datos:

- Título del trabajo.
- Nombre, domicilio y correo electrónico.
- Nombre de la Institución donde labora.

NORMAS PARA LA PRESENTACIÓN DE ORIGINALES

1. Los *manuscritos* deberán ser trabajos originales e inéditos y no deberán someterse para la publicación simultánea a otra revista.
2. *Extensión*: Los trabajos tendrán una extensión de entre 50 y 60 cuartillas, a doble espacio, letra Arial, tamaño 12.
3. *Ilustraciones*: Los mapas, gráficas, tablas e imágenes, serán numerados según su orden de aparición y debidamente referenciados en el texto, señalando siempre su procedencia o fuente de referencia del autor. Es indispensable que las fotografías y recursos cartográficos sean de buena resolución. El número de mapas, gráficas, tablas e imágenes no deberá ser mayor de 10 y serán entregados en formato media carta.
4. *Monedas y medidas*. En caso de manejarse en el texto tablas, cuadros o gráficas, cifras monetarias diferentes al peso mexicano, éstas deberán presentarse en su

equivalente en dólares americanos. Las medidas (de peso, longitud, capacidad, etc.) deberán expresarse en el sistema métrico decimal.

5. *Autores:* Bajo el título general se colocará el nombre del o los autores, incluyendo a pie de página la profesión o cargo principal con el que desean ser presentados. Los artículos publicados en GEOCALLI, *Cuadernos de Geografía* deberán estar firmados por 2 o 3 autores máximo.
6. *Resumen:* Todos los trabajos deberán incluir un resumen no mayor de 10 líneas sobre el objetivo, método y conclusiones del trabajo, así como las palabras clave dentro del desarrollo del tema.
7. *Notas:* Deberán estar al pie de página.
8. *Bibliografía:* Las referencias citadas en el texto deberán presentarse en el formato APA.
9. *Datos académicos:* Deberán incluir una breve referencia sobre el o los autores, con extensión máxima de 10 líneas, respecto a su formación académica, experiencia profesional más destacada, actual posición laboral, y en su caso, principales publicaciones.
10. El Consejo Editorial de GEOCALLI, *Cuadernos de Geografía* decidirá la pertinencia de publicar los originales que se le presenten, atendiendo a las características formales y calidad del contenido. A la brevedad posible se remitirá el dictamen avalado por el Comité Editorial.
11. El trabajo deberá ser entregado en formato Word.
12. GEOCALLI, *Cuadernos de Geografía* es una revista semestral, monográfica que en casos extraordinarios, sólo se

El centro histórico de la Ciudad de México y la planificación _____

aceptarán 2 artículos siempre y cuando correspondan o se relacionen a un mismo tema y en tal caso cada artículo deberá tener una extensión de entre 25 a 30 cuartillas tamaño carta.

GEOCALLI, Cuadernos de Geografía

Departamento de Geografía y Ordenación Territorial
Avenida de los Maestros y Mariano Bárcena, 1er. Piso
Guadalajara, Jalisco, México. C.P. 44260
Teléfono y Fax: (33) 38193381 y 38193386
Correo electrónico: revista.geocalli@csh.udg.mx
Visítenos en la página:
www.geografia.cucsh.udg.mx/geocalli



Números anteriores de GEOCALLI, Cuadernos de Geografía

1. Políticas urbanas en Ciudad Guzmán
2. Análisis territorial de Tonalá
3. Las regiones geomorfológicas del estado de Jalisco
4. Regiones y globalización
5. Paisaje, instrumento de gestión
6. Región y método
7. Límites municipales en Jalisco
8. Morfología urbana y propiedad inmobiliaria
9. Gestión turística en centros históricos
10. Usos y funciones en centros históricos
11. Cartografía del turismo
12. Mapa social de Guadalajara
13. Geografía y ordenamiento territorial
14. Desarrollo territorial y paisaje
15. Evolución regional de Tierra del Fuego
16. Amenazas por agrietamiento en el Valle de Tesistán
17. El ecoturismo y su conceptualización
18. Diferenciación del bienestar en Argentina
19. Cartografía histórica

- 20. El pensamiento geográfico de Carl O. Sauer
- 21-22-23. Denominación de Origen del Café y Desarrollo Regional
- 24. Análisis diacrónico del paisaje: Presa Zimapán
- 25. Tsunamis en Jalisco
- 26. Tendencias y cambios recientes en la red urbana Argentina
- 27. Vivienda social en la Zona Metropolitana de Guadalajara
- 28. Reciclaje de residuos en Guadalajara, Jalisco
- 29-30-31. Guachimontones: patrimonio arqueológico
- 32. Agricultura orgánica en Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco
- 33. El paisaje del Pedregal de San Ángel
- 34. Carlos Nebel en Guadalajara: Penitenciaría de Escobedo y Jardín Botánico
- 35. Desigualdad en Guadalajara: los parques Solidaridad y Metropolitano
- 36. Paisaje visual: perspectivas teórico-metodológicas
- 37. Paisajes urbanos de postal
- 38. El contexto ambiental y productivo del ejido Toluquilla
- 39. Análisis integrado del territorio de Jocotepec, Jalisco
- 40. Guadalajara, Jalisco: vulnerabilidad a inundaciones





El número 41 de
GEOCALLI, Cuadernos de Geografía,
se terminó de imprimir en el mes de enero de 2020
en los talleres de Pandora Impresores,
Caña 3657, La Nogalera,
Guadalajara, Jalisco, México
Tiraje: 100 ejemplares.

