

Quivera

revista de estudios urbanos, regionales,
territoriales, ambientales y sociales

Quivera

Universidad Autónoma del Estado de México

quivera@uaemex.mx

ISSN (Versión impresa): 1405-8626

MÉXICO

2006

Héctor Quiroz Rothe / José Ramón Xilotl Soberón

CONTINUIDAD Y CONTRADICCIONES EN LA TRANSMISIÓN DE MODELOS PARA
LA PRÁCTICA DEL URBANISMO. EL CASO DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2000-2006

Quivera, enero-junio, año/vol. 8, número 001

Universidad Autónoma del Estado de México

Toluca, México

pp. 105-128

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal

Universidad Autónoma del Estado de México

redalyc
LA MEMORIA CIENTÍFICA EN LÍNEA
<http://redalyc.uaemex.mx>

Continuidad y contradicciones en la
transmisión de modelos para la práctica del
urbanismo. El caso de la ciudad de México
2000-2006

Héctor Quiroz Rothe
José Ramón Xilotl Soberón

Universidad Nacional Autónoma de México

Continuidad y contradicciones en la transmisión de
modelos para la práctica del urbanismo. El caso de la
ciudad de México 2000-2006

Héctor Quiroz Rothe
José Ramón Xilotl Soberón

Resumen *Abstract*

¿Como se construyen megaproyectos en México? En este artículo se busca analizar las experiencias que le han dejado los megaproyectos del siglo XX a la Ciudad de México. En específico nos centramos en la transmisión de los proyectos para conformar unos modelos que demuestran las relaciones entre el profesionista urbano, el político, el empresario, y el proyecto en si. Aun más importantemente este artículo busca definir y explicar los cambios que se han dado en estas relaciones en los últimos años.

How are mega-projects constructed in Mexico? This article attempts to analyze the experience of mega-projects in Mexico City in the XX Century. In particular, it centers on the transmission of projects, in order to construct models which show the relationships between the urban professional, the politician, the entrepreneur and the project itself. Even more importantly, the article seeks to define and explain the changes which have been seen in these relationships over the last few years.

Palabras clave: modelos urbanos, transmisión de modelos. Ciudad de México

Key words: Urban models, transmission of models, Mexico City

El presente documento constituye un acercamiento a los mecanismos de transmisión de teorías y prácticas dentro del ejercicio del urbanismo en México, con el fin de demostrar la ausencia de un proyecto coherente con la realidad nacional, así como la falta de continuidad en la aplicación de modelos importados. Por razones de espacio nos concentraremos en los grandes proyectos urbanos ejecutados en la ciudad de México, cuyo carácter de capital del país la convierte en un espacio privilegiado para la aplicación de estas teorías importadas. De esta manera, el texto se organiza en dos partes. En primer lugar, se presenta un breve repaso de los proyectos y acciones que marcaron la evolución de la Ciudad de México en el siglo XX, a partir de la definición de dos momentos: el primero definido por el protagonismo del profesional (técnico) como asesor del gobierno, seguido de una participación cada vez más activa del empresario como promotor de grandes proyectos. En ambos casos, la biografía de estos personajes constituye una herramienta fundamental para comprender el proceso de transmisión de modelos urbanos.

En la primera etapa destaca la figura del experto formado en el extranjero, que a su regreso al país se dedicó a promover ante las autoridades grandes proyectos inspirados en experiencias norteamericanas o europeas. El apogeo de esta figura se puede ubicar a partir de la década de 1940, cuando el técnico se convirtió en funcionario o asesor privilegiado de las instituciones oficiales, consolidando una alianza entre el poder político, los líderes gremiales y un grupo limitado de empresas vinculadas con la construcción de obras públicas. Desde la década de los ochenta, la posición de los actores que participaban en esta dinámica comenzó a modificarse. Ante el retiro del Estado interventor, la iniciativa privada cobró mayor importancia a través de la figura de empresarios-inversionistas que han sido capaces de adecuar las políticas de desarrollo urbano a sus intereses particulares. Esta situación no es exclusiva de México, en otras ciudades del mundo el paso de la planificación más o menos centralizada hacia una coparticipación entre instituciones gubernamentales e iniciativa privada para el desarrollo de grandes proyectos urbanos ha definido la práctica del urbanismo a lo largo de los últimos treinta años. Por otra parte, no se puede ignorar la importancia de los procesos de autogestión que explican el origen de una parte considerable de las ciudades mexicanas contemporáneas.

En cualquier caso, los grandes proyectos urbanos en México han sido considerados por las autoridades y por los promotores pri-

vados como la materialización de políticas modernizadoras, lo que justifica el seguimiento irreflexivo de las últimas tendencias en la planeación o el diseño urbano de los países desarrollados, las cuales se aplican deliberadamente en nuestras ciudades marcadas por situaciones socioeconómicas muy diferentes. En consecuencia, la historia del urbanismo en México se compone de una sucesión de proyectos aislados concebidos como negocios financiados con recursos públicos o recientemente como inversiones privadas. Lo anterior, aunado a la propensión nacional a sobrevaluar lo extranjero, nos remite a la ausencia de un proyecto de ciudad con un fundamento teórico coherente con la realidad de las mayorías y con una visión de largo plazo.

En la segunda parte de este trabajo se analiza el proyecto de ciudad propuesto por el actual gobierno de la Ciudad de México, en el cual se reconocen virtudes pero también una serie de contradicciones entre la ideología que define el discurso político del partido en el poder, los proyectos que se han realizado y las condiciones que determinan actualmente la práctica del urbanismo más allá de los intereses políticos en juego. Finalmente, cabe aclarar que la información que sustenta la segunda parte de este trabajo procede de artículos aparecidos en periódicos y revistas durante el segundo semestre de 2000 y el primer semestre de 2001 (los periodos inmediatos a la toma de poder del actual Jefe de Gobierno) complementados con entrevistas a funcionarios del gobierno del D.F. (cuyos nombres preferimos omitir).

Primer momento: la consolidación de una alianza en el poder

Durante la última década del siglo XIX se reconocen los primeros signos de la industrialización en un pequeño conjunto de ciudades mexicanas. En este momento se ubican los antecedentes del urbanismo moderno en México. Aunque la transformación industrial fue interrumpida por la Revolución (1910-1921), durante la dictadura de Porfirio Díaz destacan algunos miembros de la elite intelectual que se ocuparon por primera vez de la cuestión urbana. En el ejercicio profesional de estos personajes se reconocen dos influencias principales: la admiración por la cultura urbanística francesa representada por el barón de Haussmann y apoyada en la supremacía de París como capital cultural a principios del siglo XX, y la influencia creciente del modelo urbano norteamericano. Esta

segunda influencia se explica por la proximidad entre ambos países y por la creciente participación de empresarios y técnicos estadounidenses en múltiples negocios y proyectos urbanos, particularmente en el desarrollo de nuevos fraccionamientos y en la construcción de redes de infraestructura.

Desde entonces la influencia francesa corresponde con una posición del Estado como promotor de grandes proyectos urbanos en los que el factor estético se mantiene como una justificación de peso; mientras que en el caso norteamericano sobresale el pragmatismo de audaces empresarios guiados por la posibilidad de hacer buenos negocios en la ciudad. En ambos casos, estas influencias se perciben de manera puntual en los barrios residenciales de las principales ciudades, ignorando la situación de las clases populares. Dentro de este contexto, el gobierno de Díaz lanzó un ambicioso programa de renovación urbana para conmemorar el Centenario de la Independencia Nacional. El objetivo era modernizar la capital del país a través de la construcción de fastuosos edificios públicos caracterizados por una arquitectura historicista que abarcaba desde el neogótico hasta el neozteca, siguiendo las tendencias en boga de la “Ecole de Beaux Arts”. En la misma época se multiplicaron los fraccionamientos residenciales destinados a una élite que podía disponer de los servicios y comodidades de una moderna ciudad norteamericana. En contraste, el incipiente proletariado industrial vivía en viejas vecindades o en colonias irregulares antecediendo un fenómeno que se reproduciría de forma masiva a lo largo del siglo XX.

A continuación se precisan algunos detalles sobre los pioneros del urbanismo en México:

Miguel Ángel de Quevedo, estudió ingeniería en Francia, en donde recibió la influencia de Jean Claude Nicolas Forestier ingeniero y paisajista francés autor del clásico libro “Grandes ciudades y sistema de parques”. A partir de 1903 se hizo cargo de la Dirección de Parques y Jardines Públicos de la ciudad de México, en donde realizó una serie de proyectos fundados en los principios de higiene y bienestar social atribuidos a los espacios verdes dentro de la ciudad. Participó también en las varias conferencias internacionales sobre higiene (París, 1900 y Berlín, 1907). Igualmente admiró los diseños de F.L. Olmsted en los suburbios residenciales de Chicago y Boston. Fundó también una asociación para conservar y mejorar las áreas verdes de la Ciudad de México, las cuales conservan hasta

la fecha una función primordial dentro de la estructura de la ciudad como el Bosque de Chapultepec o los Viveros de Coyoacán.

José Luis Cuevas Pietrasanta, fue un arquitecto polifacético debido a su interés inicial por las ideas reformistas de Ebenezer Howard y la *Garden City* como solución a los problemas de la vivienda para la clase trabajadora. Posteriormente, en la década de 1920, se dio a conocer como diseñador de fraccionamientos residenciales en la periferia de la ciudad de México. En esta etapa sobresale el proyecto de “Las Lomas de Chapultepec” que se convertiría en el barrio predilecto de la nueva burguesía mexicana y de la colonia “Hipódromo Condesa” cuyos criterios de diseño (áreas libres y dimensiones de la vialidad) fueron retomados por el gobierno de la ciudad en la redacción del primer Reglamento de Construcciones del D.F. Por otra parte, en ámbito académico, José Luis Cuevas se distinguió como el responsable del primer curso de ordenamiento urbano en la Academia de San Carlos (1926-29). Dos años después organizó también el primer curso de urbanismo en la joven Escuela Nacional de Arquitectura.

A partir de 1921, una vez recuperada la estabilidad política del país, comenzó a organizarse la estructura de un nuevo Estado. El desarrollo y el progreso fueron entonces el eje del discurso político posrevolucionario, lo que favoreció la adopción y difusión de los principios del ordenamiento urbano-regional a través de las instituciones oficiales. Entre los pioneros de esta nueva etapa del urbanismo en México se distingue un grupo de jóvenes profesionales formados en las universidades norteamericanas, entre los cuales destaca el arquitecto Carlos Contreras, egresado de la Universidad de Columbia. En 1925 encabezó una campaña para dar a conocer las ventajas sociales y económicas de la planeación urbana y regional entre los dirigentes políticos, empresarios y las nuevas generaciones de profesionales. Como representante oficial de México en diversos congresos de la Asociación Americana de Planificación, fue el promotor de los principios del *planning* a la americana, el cual confería al automóvil un lugar prioritario en el futuro desarrollo de la ciudad. De esta manera el *zoning* y otras nociones clásicas del urbanismo anglosajón como el *green belt*, el *suburb* y el *expressway* fueron integradas al vocabulario de los espacialistas mexicanos. En 1932 presentó el primer Plan de Ordenamiento de la Ciudad de México, seguido de un Plan Nacional de Desarrollo Urbano entre otros proyectos de leyes y organismos para la gestión del desarrollo urbano.

La etapa más influyente de su carrera se ubica durante el gobierno de Lázaro Cárdenas, simpatizante de la experiencia socialista y caracterizado por un fuerte nacionalismo opuesto a la influencia europea que había dominado la cultura oficial durante el régimen de Díaz. En 1938, con el apoyo de este presidente, se organizó en la Ciudad de México el 16° Congreso de la Asociación Americana de Planificación, por el cual la propuesta de Carlos Contreras trascendió al ámbito internacional. A pesar de todas estas iniciativas, la mayoría de sus proyectos se quedaron en el papel sin poder ser ejecutados conforme a los criterios originales. Recientemente la figura de Carlos Contreras ha sido retomada por la historiografía especializada reconociendo su labor pionera y su carácter visionario.

Los motivos de este fracaso merecen una reflexión aparte, ya que se trata de una situación recurrente en el ejercicio de la planeación en México. Al parecer la clase política fue incapaz de reconocer la necesidad de planear el desarrollo urbano en el momento en que el crecimiento demográfico del país comenzaba a acelerarse. En consecuencia las oportunas propuestas de ordenamiento planteadas por estos personajes quedaron reducidas a buenas intenciones confrontadas con los intereses de particulares asociados con los grupos de poder político locales. De alguna manera, la propuesta de Carlos Contreras cobró sentido en 1947 cuando se realizaron los primeros planes de desarrollo regional con base en la definición de cuencas hidrológicas, los cuales estaban inspirados en el celebre Plan del valle del río Tennessee. A pesar de esta experiencia, resulta sorprendente que la planeación urbana y regional se institucionalizara en México a finales de la década de 1970, cuando los problemas urbanos habían superado la capacidad de gestión de la administración pública. Concretamente en 1976 se aprobó la Ley Federal de Asentamientos Humanos y se creó la Secretaría del mismo nombre, atendiendo al protagonismo del presidente en turno durante la primera Reunión de Habitat organizada ese mismo año por la ONU en Vancouver.

Regresando de nuevo en el tiempo, el gobierno de Lázaro Cárdenas recibió a los refugiados políticos del totalitarismo en Europa, entre los cuales se encontraban algunos protagonistas de la vanguardia artística de la época. Dentro de este grupo de exiliados destaca Hannes Meyer, director de la Bauhaus entre 1928-30, quien después de una estancia en la URSS llegó a nuestro país entusiasmado por los principios sociales de la Revolución Mexicana. Meyer encontró las condiciones para continuar el proyecto pedagógico que

había iniciado en Alemania. En colaboración con la Unión de Arquitectos Socialistas, entre los cuales se encontraba también José Luis Cuevas, propuso en 1939 crear una escuela de urbanismo dentro del Instituto Politécnico Nacional (IPN). A pesar del apoyo del gobierno, este proyecto se enfrentó a la oposición del influyente grupo conservador del gremio de arquitectos que no veía con buenos ojos la presencia de un “comunista” entre sus filas. Finalmente el director del IPN y su ideólogo, el arquitecto Juan O’Gorman, lograron cerrar la escuela de Meyer dos años después de su inauguración.

Después del régimen cardenista, la ideología socialista fue remplazada progresivamente por principios más congruentes con los dictados del poderoso vecino del norte y principal apoyo financiero de las políticas de desarrollo promovidas por el gobierno. Esta nueva etapa está representada por el arquitecto Mario Pani (1911-1993), hijo de un prestigioso ingeniero que se desempeñó como embajador de México en París entre 1924-34, lo que le permitió realizar sus estudios profesionales en la *École de Beaux Arts*. Según sus biógrafos, fue aquí en donde escuchó a Le Corbusier exponer sus conceptos sobre la vivienda social y el urbanismo racionalista. El retorno de la familia a México coincidió con el inicio de una época de crecimiento económico vinculado con la urbanización acelerada del país. Durante la década de 1940 firmó sus primeros contratos con el gobierno para la construcción de grandes equipamientos (escuelas y hospitales) cuya arquitectura simbolizaba la modernidad anunciada por el discurso oficial, asegurando el apoyo de las masas.

Durante la presidencia de Miguel Alemán (1946-52) Mario Pani se convirtió en el arquitecto oficial del régimen. En 1947 construyó para el Sindicato de Trabajadores del Seguro Social el primer conjunto habitacional del país. Cabe señalar que este tipo de vivienda se conoce en México como unidad habitacional, traducción literal del francés *unité d’habitation*, una clara referencia del pensamiento corbusierano en la propuesta urbana de Pani. Durante las décadas siguientes los grandes proyectos urbanos se multiplicaron y se diversificaron gracias a la abundancia de recursos públicos. En 1954 Pani y sus socios se encuentran a la cabeza del proyecto de la Ciudad Universitaria, considerado uno de los ejemplos más logrados de la modernidad arquitectónica en México. Otros proyectos relevantes fueron Ciudad Satélite, considerada el paradigma de los fraccionamientos residenciales mexicanos que buscan emular la vida en los suburbios norteamericanos y el conjunto habitacional Nonoal-

co-Tlatelolco en donde Pani realizó el célebre Plan Voisin sobre un barrio antiguo del centro de la ciudad. En todos estos proyectos se reconoce la consolidación de una alianza entre el poder político y la iniciativa privada, particularmente en el caso de la empresa *Ingenieros Civiles Asociados* (ICA) dirigida por Bernardo Quintana, un viejo compañero de clase del presidente Alemán y colega de Mario Pani, la cual prácticamente acaparó las licitaciones de obra pública durante varios años.

Además de sus acciones como promotor y constructor, Pani se distinguió también como el editor de la revista especializada *Arquitectura/México* entre 1938-1979 la cual sirvió de medio de difusión de su pensamiento y obra. Igualmente no se puede ignorar su influencia dentro de las asociaciones gremiales y académicas del país.

El sucesor de Mario Pani como arquitecto del régimen fue Pedro Ramírez Vázquez, autor de diversos edificios emblemáticos de la cultura contemporánea en México, entre los cuales destacan el Museo de Antropología, la Basílica de Guadalupe, el estadio Azteca y la nueva Cámara de Diputados. Como funcionario dirigió el Comité Organizador de los Juegos Olímpicos de 1968, para los cuales se realizaron una serie de proyectos urbanos cuya huella persiste en la estructura actual de la ciudad de México. De estos años destaca también la construcción de las primeras líneas del metro a cargo de la empresa ICA. Si bien dentro de la etapa inicial de este proyecto se contó con la asesoría de técnicos franceses, las condiciones particulares del subsuelo de la ciudad de México favorecieron la generación de una tecnología propia que posteriormente fue aplicada en otros países, valiéndole a esta empresa mexicana el reconocimiento internacional. En 1976, Ramírez Vázquez se encuentra a la cabeza de la flamante Secretaría de Asentamientos Humanos, al poco tiempo sería también el primer rector de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) dentro de la cual se creó la primera licenciatura especializada en planeación urbana.

Entretanto, los movimientos sociales de los años sesenta hicieron eco en la academia. En 1972 las diferencias ideológicas que existían dentro del gremio de los arquitectos se hicieron evidentes, cuando la Escuela Nacional de Arquitectura (UNAM) se dividió en dos entidades. Los beneficiarios del régimen mantuvieron una posición conservadora frente a una corriente contestataria que reclamaba una mayor incidencia en la solución de los problemas urbanos (vivienda y servicios) que afectaban a las clases populares, las cuales permanecían al margen de las propuestas de la arquitec-

tura institucional. Los representantes de esta corriente retomaron los trabajos de John Turner sobre los procesos de autoconstrucción y autogestión en la producción de vivienda y espacios urbanizados para colaborar con organizaciones populares y cooperativas de vivienda. Con el paso de los años, estos principios fueron adoptados y promovidos por las agencias de cooperación internacional a través de publicaciones y asesorías. De esta manera, las acciones derivadas de un movimiento opositor al *status quo* se convirtieron en política oficial. A pesar de la autonomía con respecto a los programas oficiales, los líderes de estos movimientos sociales retomaron un discurso igualmente importado para sustentar sus acciones, lo que confirma nuestra hipótesis sobre la ausencia de un modelo urbano propio.

La era de los grandes proyectos urbanos realizados a través de la alianza entre el poder político y la iniciativa privada conoció, antes de diluirse, un último momento de auge que corresponde con el gobierno de Carlos Hank (1976-82) en la ciudad de México. Este hábil funcionario supo aprovechar la coyuntura política y los abundantes recursos generados por el auge petrolero en esos años, para llevar a cabo un ambicioso proyecto integral que abarcaba los componentes esenciales de la estructura urbana: vialidad, transporte e infraestructura. Por su impacto en la imagen de la ciudad, sobresale un conjunto de obras viales que recuerdan las propuestas llevadas a cabo por Robert Moses en Nueva York. Antes de desempeñarse como Regente del D.F., Carlos Hank se distinguió también como promotor de grandes proyectos urbanos en su estado natal (México), entre los cuales destaca Cuatitlán Izcalli, una exitosa ciudad industrial inspirada en las *villes nouvelles* que a principios de los setentas se construían en Europa. A pesar del impacto de estas obras no se puede ignorar que fueron realizadas por un régimen marcado por la corrupción y los abusos de poder.

La transición hacia el modelo empresarial

Las crisis económica de 1982 marca el inicio del fin del Estado interventor, dando paso a la adopción de los principios del liberalismo a través de la controversial figura de Carlos Salinas (economista con estudios en Harvard), primero como secretario de presupuesto y después como presidente entre 1988-1994. En aquel año, la banca fue nacionalizada, un hecho considerado por el sector empresarial como una traición de sus viejos aliados en el gobierno.

Posteriormente, el sismo de 1985 puso en evidencia la incapacidad de las instituciones oficiales para atender no sólo las necesidades derivadas de esta emergencia sino las demandas sociales acumuladas a lo largo de los años, fortaleciendo los movimientos populares vinculados generalmente con los partidos políticos de izquierda.

Durante el gobierno de Salinas, se concretó el desmantelamiento del sistema de planeación territorial creado en 1976, el cual a pesar del esfuerzo realizado hasta entonces no había logrado revertir los desequilibrios regionales ni ordenar efectivamente el crecimiento urbano. La caduca Secretaría de Asentamiento Humanos mudó su nombre, primero por el de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE entre 1982-88) y después por el más genérico de Desarrollo Social (SEDESOL). Esta dependencia estuvo a cargo entre 1988-94 de un ambicioso programa de obras públicas (publicitado ampliamente como Programa Nacional de Solidaridad) financiadas parcialmente por el gobierno federal y realizadas por la población (con asesoría técnica) invocando, en algunos casos, a antiguas prácticas de trabajo colectivo arraigadas entre la población campesina. Dicho programa constituyó el eje de la política social del régimen neoliberal salinista, que a pesar de su aparente originalidad atendía a los lineamientos de desarrollo impuestos por el BID.

Independientemente de los giros en la política económica, durante este periodo se llevaron a cabo una serie de proyectos que recuerdan los procedimientos utilizados en los sexenios anteriores, aunque los recursos estatales son menores y se comienza a imponer una visión empresarial en la concepción y promoción de los mismos. A principios de la década de 1990 el gobierno de la ciudad de México decidió rentabilizar los terrenos del basurero municipal para construir un nuevo distrito de negocios que permitiría a la capital del país repositionarse dentro de la red de ciudades globales. El proyecto de Santa Fe puede considerarse el símbolo de esta nueva etapa y al mismo tiempo la última gran intervención financiada por el Estado. El origen de este proyecto se encuentra en la iniciativa de un funcionario del gobierno de la ciudad que (como de costumbre) había realizado sus estudios en Inglaterra en los tiempos de los grandes proyectos de renovación urbana en Londres. En otra escala, sobresale el proyecto del Centro Nacional de las Artes (1994) integrado por un conjunto de edificios diseñados por los arquitectos mexicanos más prestigiados del momento. La similitud con los grandes proyectos de Mitterand en París, realizados pocos años antes, es evidente. Dentro de esta misma tendencia se puede ubicar el

actual proyecto de la nueva Biblioteca Nacional localizado en los terrenos de la antigua estación de ferrocarriles de Buenavista y financiado por el gobierno federal en un intento por compensar la falta de apoyo a la producción cultural.

El gobierno de Ernesto Zedillo se distinguió por la ausencia de grandes proyectos urbanos, situación que se explica por las condiciones económicas en las que se encontraba sumido el país tras la crisis de 1994. En contraste con esta ausencia de grandes obras, los habitantes de la ciudad de México (D.F.) eligieron por primera vez a sus autoridades en 1997. De igual relevancia en la historia del país fue el triunfo del PRD en estas elecciones, un partido de izquierda fundado por un grupo de disidentes del partido oficial.

En el ámbito de la política nacional, los últimos años han estado marcados por el enfrentamiento estéril entre los miembros de los tres grandes partidos desde sus posiciones en el poder ejecutivo y legislativo y el protagonismo del Jefe de Gobierno de la ciudad de México, retrasando cualquier acuerdo para la realización de obras de carácter metropolitano. Para ilustrar esta situación, se tiene el ejemplo del proyecto del nuevo aeropuerto de la ciudad cuya realización fue suspendida ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo entre los propietarios de las tierras apoyados por el PRD, el gobierno priista del Estado de México y el gobierno federal panista. Esta experiencia dejó en claro que los grandes empresarios tendrían que tomar la iniciativa para la promoción y ejecución de nuevos proyectos urbanos haciendo valer su posición frente a un Estado debilitado e incapaz de conciliar los intereses de los grupos involucrados.

Transición y continuidad en el proyecto de ciudad del Gobierno del DF 2000-2006

Al analizar la propuesta de desarrollo urbano y los grandes proyectos realizados (algunos aun en proceso) por el gobierno actual de la ciudad de México se reconocen algunas contradicciones entre la teoría y la práctica del urbanismo que, desde nuestro punto de vista, reflejan la debilidad del discurso que sustenta ciertos proyectos y sobretudo la ausencia de un proyecto integral para la ciudad.

Los protagonistas

Tomando en cuenta la relevancia que han tenido los individuos como promotores de nuevos modelos de desarrollo urbano, a continuación se resume la biografía de algunos personajes clave en la realización de los grandes proyectos propuestos por el actual gobierno del D.F. Se considera en primer lugar al Jefe del Gobierno y a los funcionarios que encabezan las secretarías vinculadas directamente con la planeación y ejecución de estos proyectos oficiales. Para compensar el peso de estos funcionarios se considera también la figura de Carlos Slim, quien como empresario ha jugado un papel fundamental dentro del programa de rehabilitación del centro histórico.

Andrés Manuel López Obrador; el jefe de gobierno del Distrito Federal es originario del Estado de Tabasco (1953). Durante los años setenta estudió en la Facultad de Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), semillero de líderes políticos y sociales en una época marcada por la ideología marxista. En 1976 inició su carrera política dentro del PRI, cuando apoya la candidatura del poeta Carlos Pellicer para Senador. Posteriormente ocupó diversos puestos directivos dentro de la administración pública. En 1988 se une a la Corriente Democrática que encabezaron Cuauhtémoc Cárdenas y Porfirio Muñoz Ledo dentro del PRI y que sería el origen del PRD.

Siendo presidente de este partido en Tabasco, encabezó una serie de protestas por las irregularidades cometidas por el PRI en las elecciones municipales de 1991 asegurando su presencia dentro de los medios de comunicación a nivel nacional. En 1994 perdió las elecciones para gobernador de su Estado, la cual fue ganada de manera fraudulenta (como consta en su libro “Entre la Historia y la Esperanza”) por el PRI, siendo el origen de nuevas acciones que incrementaron su popularidad. Entre 1996-1999 fue presidente nacional del PRD, cargo que dejó para presentarse en las elecciones para jefe de gobierno del D.F. en 2000.

Claudia Scheinbaum Pardo; la Secretaria del Medio Ambiente del Gobierno del D.F. posee una notable carrera universitaria. Estudió Física en la UNAM; es doctora en Ingeniería Energética, investigadora del Instituto de Ingeniería de la misma universidad, miembro del Sistema Nacional de Investigadores y de la Academia Mexicana de la Investigación Científica. Realizó además una estancia doctoral en la Universidad de California y es egresada del Programa de Estudios Avanzados en Desarrollo Sustentable de El Colegio de México y la Fundación Rockefeller. En el ámbito profesio-

nal ha sido asesora de la Comisión Nacional para el Ahorro de Energía y de la Gerencia de Estudios Económicos de la Comisión Federal de Electricidad y consultora del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo en el Programa de Cambio Climático y en el World Energy Assessment. Por otra parte es articulista del periódico “La Jornada” en temas de energía.

Aparentemente antes de su actual nombramiento no tuvo una participación política relevante, aunque fue miembro fundador del PRD. Cabe señalar que en el ámbito familiar, es esposa de Carlos Imaz, líder estudiantil en los años ochenta, miembro activo del PRD y ex delegado en Tlalpan (cargo que tuvo que abandonar por acusaciones de fraude).

Laura Itzel Castillo Juárez; la Secretaria de Desarrollo Urbano es arquitecta egresada de la UNAM, con algunos cursos de especialización en construcción y vivienda. Su experiencia profesional en este campo es irrelevante con relación a su posición actual, con excepción de una colaboración en un proyecto de 220 viviendas propiedad de la Cooperativa de Vivienda Plenitud de los trabajadores de la UAM Xochimilco (1989). En contraste, su carrera política resulta más activa: fue integrante del Partido Mexicano de los Trabajadores, fundadora del Partido de la Revolución Democrática (1989), Consejera Nacional del mismo partido desde 1991 y Secretaria de Medio Ambiente y Política Urbana y Comunicación y Propaganda entre 1993-98. Cabe señalar que Itzel Castillo es hija de Heberto Castillo, un reconocido académico universitario, líder social, fundador e ideólogo del PRD. Dentro del poder legislativo ha sido también diputada en la Asamblea del D.F. (1991-94) y diputada federal donde desempeñó el cargo de Vice-coordinadora del Área de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente. Por último, entre 1999-2000 fue delegada en Coyoacán.

Francisco Garduño Yáñez, el Secretario de Transportes y Vialidad, es abogado por la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM). Ha ocupado diversos cargos dentro de la administración pública federal desde 1972 principalmente en el ámbito jurídico. Desde 1997 y dentro del Gobierno del Distrito Federal se ha distinguido por su movilidad dentro de la administración lo que supone un rol de asesor para la solución de conflictos específicos. Ha sido subdelegado Jurídico y de Gobierno de las delegaciones Miguel Hidalgo, Iztapalapa y Xochimilco. Posteriormente en 1999 fue Director General de Servicios a la Comunidad de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal; Director General de Gobierno de la Se-

cretaría de Gobierno, Subsecretario de Gobierno de la Secretaría de Gobierno y desde febrero de 2002 Secretario de Vialidad y Transporte.

Si bien, en primera instancia se observan incongruencias entre la formación y los puestos que ocupan estos funcionarios, a través de los detalles biográficos se reconocen los acuerdos que existen detrás de los cargos administrativos. Nos llama la atención la escasa experiencia política de Claudia Scheinbaum y la escasa experiencia profesional de Itzel Castillo en cuestiones de planeación urbana. Parece que los antecedentes profesionales cuentan poco dentro de la estrategia de gobierno. En este sentido, resulta aun más difícil de explicar la relevancia de la Secretaría de Medio Ambiente, como la responsable de los grandes proyectos de vialidad y transporte en la ciudad frente a la limitada participación de las Secretarías de Desarrollo Urbano o de Vialidad y Transporte. Cabe señalar que la mayoría de estos funcionarios son egresados de universidades públicas, miembros de una clase media excluida de las universidades privadas en donde se forman los directivos con visión empresarial que actualmente predominan en el Gobierno Federal. No se puede ignorar que su formación universitaria estuvo influenciada por la ideología marxista que dominaba la Academia en los años setenta y ochenta; muchos estuvieron involucrados en movimientos estudiantiles en donde se forjaron relaciones estratégicas con destacados líderes sociales y del ámbito de la Academia.

En una posición muy distinta se encuentra el empresario Carlos Slim, considerado el hombre más rico de América latina y el gran ganador del liberalismo económico promovido por el Estado durante la década de los noventa, a través de la adquisición de numerosas empresas paraestatales privatizadas. Descendiente de una familia de comerciantes de origen libanés, Carlos Slim ha logrado amasar una fortuna calculada en 12 mil millones de dólares (según la Revista Forbes, 2003).

Aunque su sentido de los negocios lo desarrolló muy temprano, fue hasta la década de los sesenta cuando se interesó en el sector inmobiliario y de los servicios financieros, los cuales serían la base de su imperio. En 1989 Slim compró Telmex, el monopolio de la telefonía en México, basando su oferta en pagos diferidos a partir de los beneficios. A lo largo de las décadas de los ochenta y noventa se dio a conocer como comprador insaciable al adquirir numerosas empresas mexicanas, desde la cadena de restaurantes Sanborn's hasta la fábrica de Bicicletas Mexicanas. En los últimos años, esta

misma estrategia le ha permitido diversificar sus *holdings* de telecomunicaciones (América Móvil) en numerosos mercados de Sudamérica, una estrategia más exitosa que la adquisición de la cadena de tiendas Comp USA (en los Estados Unidos) la cual ha estado sujeta a controversias legales desde sus inicios. Su mayor aptitud empresarial ha sido reconocer oportunidades cuando algo se está vendiendo a bajo precio.

En 1957 Carlos Slim concluyó sus estudios de ingeniería civil en la Universidad Nacional Autónoma de México. A diferencia de la mayoría de los líderes empresariales latinoamericanos Slim nunca se interesó por estudiar ni por enviar a sus hijos a alguna prestigiosa universidad norteamericana. En su ideario se reconoce una actitud nacionalista, oponiéndose abiertamente a la política oficial que pretende aplicar de manera irrestricta el modelo económico norteamericano en México y expresando su orgullo por vivir y haber educado a sus hijos en su país. Desde esta misma posición ha justificado su interés por la rehabilitación del Centro Histórico de la Ciudad de México como una cuestión de afecto, ya que la tienda de sus padres estaba ubicada en esta zona. En su actividad profesional Slim ha prescindido de las computadoras y aquellos que lo conocen se sorprenden por su agilidad mental. En un ámbito muy diferente, Slim posee la segunda colección más grande de obras de Rodin para la cual ha creado un museo en donde exhibirla.

A lo largo de los años a Slim se le ha reconocido como discípulo de George Soros, simpatizando con políticos como Felipe González, Bill Clinton y por Andrés Manuel López Obrador. Esta extraña mezcla de influencias de derecha e izquierda puede resumirse en su frase “los pobres no son mercado”. Esta postura lo ha llevado a crear organizaciones filantrópicas, convocando a los hombres más ricos de América Latina (y sus supuestos herederos) para discutir este problema. Su intervención en el ámbito de la política se ha limitado a señalar que el próximo Gobierno Federal debería preocuparse menos por la macroeconomía y la inflación para mejor invertir en obras estratégicas de infraestructura.

El proyecto

La elección del Jefe de Gobierno en 2000 significó la segunda victoria consecutiva para el PRD en el D.F. y el ascenso al poder de Andrés Manuel López Obrador (AMLO). Como ya se ha mencionado, desde hace más de veinte años este carismático líder político había

encabezando manifestaciones en contra de la corrupción que dominaba el partido oficial, acaparando la atención de los medios y asegurando la difusión de su proyecto social a través de diversas publicaciones. Con este triunfo, López Obrador tuvo por fin la oportunidad de llevar a cabo los cambios que tanto había anunciado. Al revisar los primeros cuatro años de su administración se reconoce una intensa actividad en la promoción, gestión y ejecución de grandes proyectos que abarcan diferentes ámbitos de la estructura de la ciudad. A continuación se describen brevemente algunos de estos proyectos, señalando los planteamientos teóricos que les dieron origen y las circunstancias que permitieron su realización.

El Segundo Piso del Periférico; aunque se trata del proyecto más controversial y publicitado de este gobierno, no se encontró ninguna mención de éste en las fuentes hemerográficas consultadas (hasta junio de 2001). Otras fuentes señalan que la concepción de este proyecto vial se remonta a los años sesenta, cuando fue construido el Anillo Periférico. Las semejanzas con las autopistas urbanas construidas en Los Ángeles en esta misma época son evidentes. En la década de 1990 un grupo de ingenieros de ICA comenzó a promover, ante los gobiernos de la ciudad, la construcción de vías elevadas sobre las principales arterias de la ciudad, proponiendo incluso el cobro de peaje. Aunque no se llevó a cabo de esta manera, la propuesta quedó plasmada en el Plan de Maestro de Vialidad y Transporte aprobado por la Asamblea local en la administración anterior. El equipo de gobierno de López Obrador retomó el proyecto sobre uno de los tramos más conflictivos del Anillo Periférico, argumentando una disminución considerable de las emisiones contaminantes generadas por el tránsito vehicular. La crítica no se hizo esperar ya que el “Segundo Piso” beneficiaba a un pequeño sector de la ciudad (propietarios de vehículos y habitantes de las colonias residenciales inmediatas al proyecto) descuidando el transporte público, lo que resultaba además incongruente con la política social que caracterizaba el discurso de AMLO.

El Metrobús; la contraparte del “Segundo Piso” en materia de transporte público fue la adecuación de la Av. de los Insurgentes (el eje norte-sur de la ciudad) para permitir la circulación de un nuevo medio de transporte. Este proyecto suele asociarse a las experiencias de Curitiba y Bogotá, sin embargo es importante aclarar que a diferencia de estos lugares, el Metrobús fue concebido como un proyecto de transporte al margen de las estrategias para elevar el valor del suelo y la recaudación fiscal en las zonas beneficiadas. En este

sentido, el Metrobús tiene mayor relación con otros proyectos similares realizados en León y Puebla, en donde existen rutas de autobús que circulan sobre un carril exclusivo a lo largo de una vialidad principal equipada de paradas fijas. Un antecedente de este tipo de transporte se encuentra en el sistema de Ejes viales realizados durante la gestión de Carlos Hank González en los años setenta, los cuales contaban con una infraestructura similar. La innovación principal del Metrobús fue el acuerdo entre el Gobierno de la ciudad y los líderes del transporte colectivo concesionado en esta avenida, permitiendo a una parte de los trabajadores incorporarse a la nueva empresa. Esta transacción no fue ajena a viejas prácticas corporativistas de apoyo a los líderes a cambio de votos. Cabe aclarar que las rutas originales fueron reubicadas en vialidades paralelas al Metrobús.

Acciones sociales; en esta categoría se incluyen una serie de medidas y obras que reflejan claramente la postura de AMLO con relación a los problemas que afectan a los grupos más vulnerables de la sociedad. Entre las más importantes se pueden mencionar el fortalecimiento de los comités vecinales, el otorgamiento de servicios públicos gratuitos para los adultos mayores y discapacitados, así como la creación de una nueva universidad pública y bachilleratos en cada una de las delegaciones del D.F. (La Jornada 5/7/00) La mayoría de estas acciones fueron presentadas como promesas de campaña bajo el lema “Primero los pobres” y se inspiran en la Carta de los Derechos Universales (La Jornada 4/12/00) Su realización le ha asegurado el éxito político al convertirse en el candidato favorito para ganar las elecciones presidenciales del 2006. En cierta forma estas iniciativas constituyen la contraparte de los grandes proyectos urbanos que, como hemos señalado, han sido criticados por beneficiar a sectores minoritarios de la población. En algunos casos se trata de proyectos gestados en administraciones anteriores como por ejemplo los bachilleratos públicos. (La Jornada 4/1/00) Los grandes empresarios también han contribuido al proyecto social de AMLO, no sólo a través de sus asociaciones de asistencia, al contratar la asesoría de Rudolf Giuliani (el ex alcalde de Nueva York) con el fin de elaborar propuestas en materia de seguridad pública.

Redensificación de la ciudad central (Bando 2): la concepción de una ciudad densa y sustentable ampliamente difundida en los círculos académicos a nivel internacional fue retomada por el equipo de gobierno de AMLO para sustentar el Bando 2, por el cual se pretendía limitar la expansión de la ciudad sobre las áreas de con-

servación y revertir el despoblamiento de las delegaciones centrales través de la construcción de vivienda nueva. Concretamente se estableció el objetivo de edificar 50,000 viviendas dotadas de todos los servicios. Para cubrir esta meta se consideró la participación de promotores privados así como del Instituto de Vivienda del D.F. encargado de atender la demanda de los sectores populares. En la práctica esta política ha desatado la especulación inmobiliaria provocando un incremento del precio de la tierra dentro de las delegaciones centrales que excluye los desarrollos de interés social, los cuales tienden a ubicarse en los municipios conurbados más alejados. Al mismo tiempo se reconoce una sobreoferta de vivienda de nivel medio y alto dentro de la ciudad central acaparada por los promotores privados.

Como en otros proyectos descritos, esta experiencia demuestra que las buenas intenciones vinculadas con nociones de justicia social, sustentabilidad y desarrollo económico han sido rebasadas por la dinámica económica imperante, mostrando una falta de previsión y un conocimiento superficial de los procesos que determinan la estructura socioespacial de la ciudad, independientemente de la voluntad política.

Rehabilitación del Centro Histórico; la degradación física y social del corazón de la Ciudad de México a lo largo de los últimos cincuenta años ha dado origen a numerosas propuestas de mejoramiento y proyectos concretos para el rescate del patrimonio construido. El interés de las autoridades locales y federales por este espacio histórico se apoya en un discurso que lo concibe como la manifestación física de la identidad nacional. Entre las acciones más sobresalientes de los últimos años destaca la declaración de una zona de monumentos (protegida por leyes federales) en 1980, su reconocimiento como Patrimonio de la Humanidad en 1987 y la creación de un Fidecomiso para el Centro Histórico en 1990 con el fin de administrar los recursos derivados del programa de transferencia de potencialidades de construcción del Centro hacia el resto de la ciudad. Cabe señalar que la mayor parte de los esfuerzos de rehabilitación se han concentrado en un sector localizado al oeste del Zócalo, el cual corresponde a las calles históricas más prestigiosas. De esta manera se han marginado otras áreas del centro histórico caracterizadas por la presencia de vivienda popular, sin duda más conflictivas pero no menos valiosas en términos de patrimonio construido.

La diferencia entre las acciones llevadas a cabo por administraciones anteriores y el actual gobierno del D.F. ha sido la participa-

ción abierta de la iniciativa privada en la promoción y ejecución de proyectos. Concretamente nos referimos a la intervención de Carlos Slim, quien considera que, dentro del marco de la competencia global entre ciudades, el Centro Histórico constituye la ventaja principal (o Punto Único de Venta) de la Ciudad México frente a otras metrópolis latinoamericanas como Miami, Sao Paulo y Buenos Aires. Esta condición explica su interés como promotor e inversionista en la zona. Sin embargo, al igual que en otras ocasiones, la intervenciones patrocinadas por Carlos Slim se han concentrado en la porción poniente del Centro Histórico, teniendo como núcleo económico un nuevo distrito de oficinas de lujo alrededor de la Alameda Central.

El ambicioso programa de rehabilitación lanzado por este empresario comenzó con la renovación de las redes de infraestructura (a cargo del gobierno), seguido de un remozamiento generalizado de fachadas y mobiliario urbano, todo acompañado de una intensiva campaña publicitaria. La magnitud de estas acciones contrasta con el abandono en que se encuentran las calles y construcciones en el resto del Centro Histórico y sobretodo con aquel discurso político que da prioridad a las necesidades de la población de menores recursos.

De nueva cuenta se reconoce su estrategia de negocios al adquirir numerosos inmuebles catalogados, deteriorados y a muy bajo costo, para el desarrollo de proyectos inmobiliarios: vivienda, oficinas, o las sedes corporativas de sus propias empresas. La influencia de Carlos Slim en el Centro Histórico no se reduce a su rol de inversionista y propietario ya que encabeza la Comisión para la Rehabilitación del Centro disponiendo de la información sobre el cómo y cuándo intervenir. Finalmente, el círculo del negocio familiar se completa con la participación de uno de sus yernos, un arquitecto formado en el extranjero, como responsable de los proyectos estratégicos de restauración o renovación.

Conclusiones

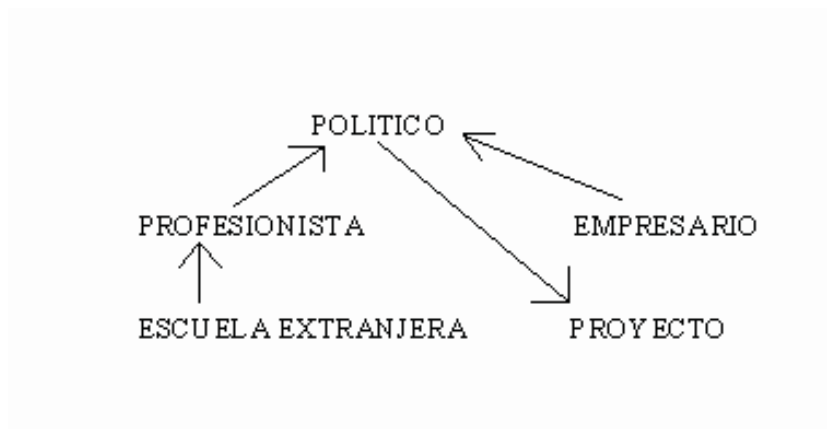
El modelo empresarial que domina la práctica del urbanismo en los últimos años es consecuencia de una serie de cambios en la estructura política y económica del país que responden a su vez a la reestructuración del sistema capitalista mundial y concretamente a la aplicación en México (como economía dependiente) de las recomendaciones de los organismos financieros internacionales. Estas transformaciones, asociadas al desmantelamiento del Estado de

bienestar, rebasaron la capacidad de adaptación de los sectores implicados en el desarrollo urbano. La vieja clase política, acostumbrada a la abundancia de recursos y a las decisiones verticales, quedó relegada. Las agrupaciones populares vinculadas con el partido oficial se fragmentaron replanteando sus redes con los nuevos grupos de poder. Al parecer el empresario-promotor fue el único capaz de adaptarse y aprovechar las nuevas circunstancias al disponer de una visión de los negocios compatible con la ciudad neoliberal, producto de su experiencia y de una formación adecuada. La transmisión de modelos en la práctica del urbanismo se resumen en los gráficos 1 y 2.

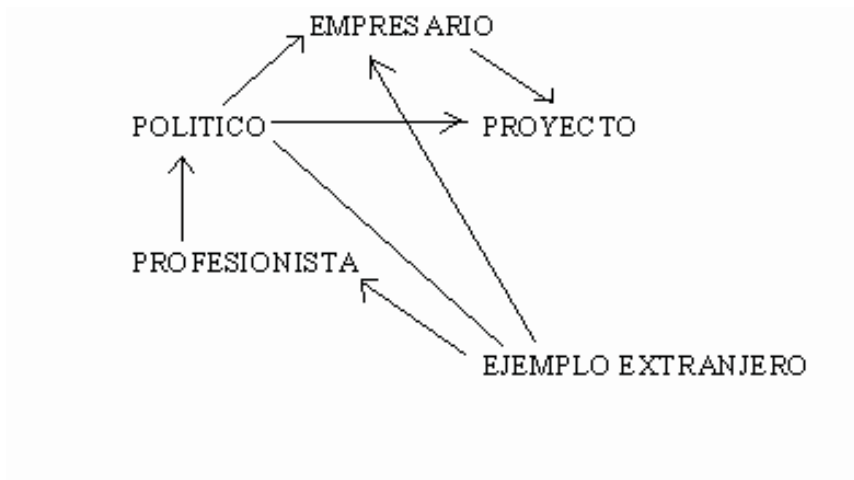
Independientemente de las distintas posiciones que ocupan los actores en cada uno de estos modelos, en los diferentes proyectos que hemos descrito se reconoce la influencia de teorías y experiencias exitosas realizadas en otros países a lo largo del siglo XX. La transmisión de modelos tecnológicos y culturales es un fenómeno característico de las sociedades globalizadas cuyos sus antecedentes se remontan a la expansión de las potencias europeas en el siglo XVI. La transmisión de ideas en sí misma es positiva ya que permite ampliar la experiencia local y multiplicar las alternativas de solución. El problema se presenta cuando se copian modelos que fueron elaborados en condiciones muy distintas a los de los países receptores, ignorando los elementos estructuradores de la realidad local. La aceptación irreflexiva de estos modelos importados implica un desconocimiento de la cultura local, sólo de esta manera se puede explicar la realización de grandes proyectos urbanos inspirados en la vanguardia de Londres, Los Angeles, Miami, París o Moscú que conviven con la realidad del subdesarrollo mexicano.

Ante los graves problemas que enfrentan las ciudades actualmente y la falta de recursos de las autoridades para resolverlos, existe una tendencia a idealizar los grandes proyectos realizados en el contexto del Milagro mexicano o el boom petrolero, que corresponden al primer modelo. Ajenos a esta visión nostálgica, que desconoce los abusos de poder inherentes, debemos aceptar que las condiciones de la práctica del urbanismo se han modificado y que incluso las enseñanzas de hace una década hoy resultan inadecuadas. Esto no quiere decir que confiemos ciegamente en el *laissez faire*, ignorando que el urbanismo moderno surgió como una herramienta para regular los efectos del capitalismo rampante en la ciudad industrial.

1 La alianza en el poder



2 El empresario protagonista



En el caso de la ciudad de México, y a pesar del malestar generalizado, se reconocen avances concretos: la disponibilidad de servicios y el acceso a la educación nunca habían alcanzado las proporciones actuales y la apertura democrática es una realidad, aunque todavía falta mucho por hacer. Por otra parte, seguimos padeciendo las consecuencias de un modelo histórico autoritario y pa-

ternalista que goza de la aceptación de una mayoría empobrecida y urgida de redentores.

En el proceso de transición que estamos viviendo, el gran reto para el urbanista consiste en conciliar la visión empresarial de la ciudad, la constancia de la autourbanización y los principios sociales heredados del Estado de bienestar dentro de un proyecto de ciudad más democrático y de largo alcance.

Bibliografía

- Aguilar, Narváez, José A., 1995: *Ramírez Vázquez en el Urbanismo*, México: IMAU.
- Balderas, Erick, 2005: "Los vecinos del piso dos" en *Chilango*, año 2, no 19, mayo.
- Consuegra, Renato. "Arrasa con todo el metrobús" en *Vertigo*, México: año 1, 12/06/2005, 34-37.
- Garay, Graciela de, 2004: *Mario Pani, vida y obra*, México: UNAM.
http://148.243.232.103/smasis/organigrama/ventana_curriculum.asp.
<http://www.Setravi.df.gob.mx/estructura/index.html>.
<http://www.df.gob.mx/jefatura/titular.html>.
<http://www.fimevic.df.gob.mx/metrobus/antecedentes.htm>
http://www.go2mexicocity.com/?page=articles/historic_center.php.
<http://www.laprensagrafica.com/elfinanciero/elfinanciero22.asp>.
<http://www.revistapoder.com/NR/exeres/627FE7AD-DA54-4952-936E-80EB77F27BAE.htm>.
<http://www.seduvi.gob.mx/estructura/curriculum.html>.
http://www.telmex.com/explorer/esto/esto_prensa_comun_comu24_2004
- La Jornada*, México, 2/1/00, 18/1/00, 5/7/00, 19/7/00, 1/12/00, 5/12/00.
- Pardo Gaston. "El magnate Carlos Slim juega al demócrata. El dueño de Teléfonos de México se apodera del centro histórico de la capital" en <http://www.redvoltaire.net/article645.html>
- Peralta, Leonardo, mayo 2005: "De Colombia para Insurgentes" en *Chilango*, año 2, no 19, :47-49, México.
- Reforma*, México, 14/1/01-24/1/01.
- Reyes, Gerardo, 2003: *Los Dueños de América Latina*, México: Ediciones B, 7-37.

- Rivadeneira, Patricia. Hannes Meyer, 2004: *Vida y obras*, México, UNAM.
- Sánchez Ruiz, Gerardo (coord.) Planificación y urbanismo visionarios de Carlos Contreras, escritos de 1925 a 1938. México UNAM, UAM, 2003.
- Sánchez Ruiz, Gerardo. “El primer posgrado en planificación y urbanismo en México. Un desencuentro con la historia” en <http://concienciaenarquitectura .aztecaonline.net.htm>.
- Valenzuela, Alfonso “Green and modern: planning Mexico City 1900-1940” ponencia presentada en el Congreso Internacional de ACSA, Ciudad de México, 2005.