

Del Casco Primigenio al Centro Histórico de Ciudad de México. Una lectura del espacio libre

From the Old Quarter to the Historic City Centre of Ciudad de México. A reading of free space

Antonio Rena

Doctor en Geografía por la Universidad Autónoma de Madrid
toniro63@gmail.com

Resumen. En este número y con este artículo póstumo, le hacemos un homenaje a Antonio Rena, un apasionado y minucioso lector de las ciudades y un activista del movimiento ciclista. En particular, pertenecía al grupo «Bici crítica» en Madrid y estaba vinculado con los «Bicitekas» en la Ciudad de México. Era mexicano de origen y migrante en España, donde estudió el doctorado en Geografía, en la Universidad Autónoma de Madrid. Utilizaba la bici para desplazarse, para conocer, para estudiar, para convivir, para pasear, para viajar. Le gustaba observar las formas urbanas, medirlas, palparlas, criticarlas, compararlas, indagar en la historia, destacar los procesos y hacer mapas. El texto que presentamos fue el último que escribió.

Abstract. In this issue, and with this posthumous paper, we pay homage to Antonio Rena, a passionate and meticulous reader of cities, and activist of bike movement. He belonged to the «critical bikes» group in Madrid, and he was linked to «Bicitekas» in Ciudad de México. He was Mexican in origin, and migrant in Spain, where he got his Ph.D. in Geography, in the Universidad Autónoma de Madrid. He used the bike to move, to know, to study, to live together, to walk, to travel. He liked to observe urban forms, to measure, to touch, to criticize, and to compare them, to search in history, to emphasize processes and to map. The text we present here is the last one he wrote.

Palabras clave. Ciudad de México; historia; trazado urbano; espacios libres; movilidad y transporte.

Keywords. Ciudad de México; history; urban fabric; free spaces; mobility and transport.

Formato de citación. Rena, Antonio (2019). Del Casco Primigenio al Centro Histórico de Ciudad de México. Una lectura del espacio libre. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 9(2), 111-132. <http://www2.ua.es/urbs/index.php/urbs/article/view/rena>

Recibido: 24/10/2019; **aceptado:** 24/10/2019; **publicado:** 25/11/2019
Edición: Almería, 2019, Universidad de Almería

Introducción

Desde un análisis morfológico¹ nos aproximaremos únicamente a la parte central de Ciudad de México, a un área de 2,49 km², espacio que sólo representa el 0,03 % de la mancha urbana actual². El Casco Primigenio destaca por haberse trazado con una distribución muy lograda en sus primeros esbozos como capital de la Nueva España. En principio, la urbe se distribuyó sobre una trama reticular delineada a cordel por el alarife Alonso García Bravo entre los años 1521 y 1524. El nuevo núcleo urbano que se definió partió de una gran plaza central abierta de 2,07 hectáreas de superficie (20 713,4 m²), que se diferenciaba de las plazas mayores españolas porque estas eran en su mayoría de dimensiones más pequeñas y cerradas.

El trazado reticular de la ciudad destacó por aprovechar la máxima iluminación solar, gracias a su adecuada orientación. Las manzanas en su mayoría fueron rectangulares y de grandes dimensiones (250 x 150 varas castellanas³, es decir 207,5 m x 124,5 m), pero también las hubo cuadradas y de tamaños más pequeños. La separación de las manzanas dejó calles que tuvieron una anchura promedio de 16 varas, es decir de 13,28 metros entre sus líneas de fachada.

Lo cierto es que la construcción de la ciudad fue muy lenta, de tal manera que en sus límites y a lo largo de los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX tuvo que ir acoplándose a núcleos urbanos preexistentes, además de sortear numerosos canales de agua y lidiar con un suelo demasiado acuoso para aquellas pesadas construcciones de la época.

¹ Basado en la metodología propuesta por el profesor Martínez Sarandese (1999).

² 73 585 hectáreas ocupa la superficie de la mancha urbana actual.

³ Una vara castellana equivale a 0,83 cm. Antigüedades siglos XVI – XX. Real Academia de la Historia, 2005.

La disposición interna de las manzanas se hizo siempre en parcelas bien delimitadas cada una de ellas, y las edificaciones tuvieron amplios espacios libres, con patios, jardines, pórticos y atrios en la mayoría de sus edificios, como lo muestra el cartógrafo Antonio Álvarez en su plano de Ciudad de México del año 1720 (Fig. 1 y 2). La distribución de las edificaciones se concretó con espacios eclesiásticos, militares, de gobernanza y viviendas para la alta sociedad. Era muy común que algunas manzanas fueran compartidas por equipamientos mixtos que podían dar servicio tanto al ejército como al clero, e incluso eran usados para otros fines civiles como hospitales y escuelas.

En 1794 el espacio ocupado en nuestra zona de estudio representaba el 46,23 % y el espacio libre comprendía el 53,77 %, es decir 67,1 campos de fútbol. Medidas y parámetros muy generosos que se conservaron durante más de dos siglos. Entonces las calles eran anchas, aún sin aceras ni adoquines, y tenían un uso exclusivamente peatonal y de tránsito. Además, se dejaron espacios específicos para que pudiera haber una mejor y mayor convivencia social. La urbe, sin duda, se construyó con espacios libres para los ciudadanos, con un ordenamiento urbano que permitió una inclusión social en la que su acompasado proceso de desarrollo utilizó estándares y parámetros completamente diferentes a los actuales (Fig. 1).

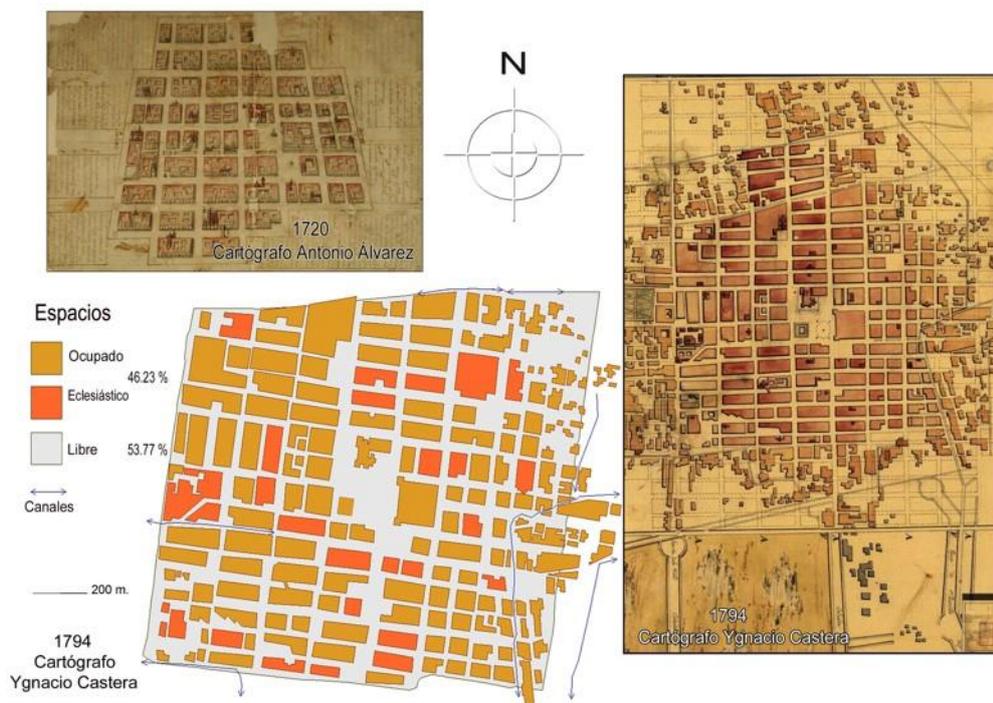


Figura 1. Plano de 1720 de Antonio Álvarez, y plano de 1794 de Ygnacio Castera. Plano, abajo a la izquierda, elaboración propia con base en el señalamiento del espacio eclesiástico y ocupado según el plano de 1794. Fuente: Plano de la Ciudad de México, 1720, elaborado por el gobierno de la Ciudad de México. Detalle parte central. Cartógrafos Antonio Álvarez y Miguel Rivera. Arte Colonial Planos, mayo 24 de 2011. Y Plano topográfico de la imperial corte de México: Tooley's Dictionary of Mapmakers (revised edition), Vol. I, p. 243

Podemos notar en el plano de Ignacio Castera, de 1794, cómo y dónde la urbe no había terminado de construirse 273 años después de su gestación, principalmente al Noreste, Este y Sureste, en donde las manzanas llegan a deformarse y donde aún persistía gran cantidad de espacio vacío. No obstante, en otras partes de la ciudad también existían otras muchas manzanas sin completarse o cerrarse ni con construcciones ni con enrejados, en las que destacaban sus espacios libres internos, que conectaban directamente con el espacio libre externo, haciendo la misma función que cumple actualmente la trama de bloque abierto con espacios compartidos de libre conexión. No había límites claros entre el libre espacio privado y el de dominio público.



Inmueble del siglo XVIII, actual sede de la representación del estado de Tlaxcala, Calle San Ildefonso 40, Centro.

Figura 2. Casa habitación del siglo XVIII, ubicación calle de San Ildefonso 40. Fuente: Mapa base, manzanas actuales, Google Earth, 2015; fotografía, Antonio Rena, 2016

Además, en la segunda mitad siglo XVIII, hubo grandes cambios en el espacio público, pues comenzaron las obras de empedrado y de embanquetado en numerosas calles de la ciudad, según relata Israel Katzman (1971), se hizo el empedrado de las calles «en tiempos del segundo Conde de Revillagigedo (1789 – 1794)» (p. 37), y desde entonces pasó a denominarse en México banquetta a las aceras, término que se importó del francés “Banket”, y que se utilizó directamente por primera vez en las ordenanzas urbanas de la aún Luisiana francesa (1682 – 1803) , según José Moreno de Alba (2012, p. 85).

Por otra parte, la inercia de las transformaciones llegó fuerte al siglo XIX, aparejada de otros grandes cambios en la morfología del casco antiguo, porque además del enlosado de las calles, que solo se pudo lograr una vez resuelto, de manera temporal, el sistema hidráulico, y sobrevino la apertura de nuevas calles. Al mismo tiempo, el cambio del espacio interno de las manzanas, que también sufrió una metamorfosis, desaparecieron viejas construcciones para dar paso a nuevas edificaciones con diferentes conceptos de uso.

Sin embargo, se impondrían otras ideas mercantiles, como fueron los hoteles⁴, que aún eran inexistentes en el continente americano, o los grandes almacenes para las compras de la población con más recursos económicos, un concepto no tan novedoso, pues ya existían antecedentes del mercado elitista y aislado en algunas manzanas como fueron el Parían, en el Zócalo, y la plaza del Volador, a un costado de la misma, ambos desaparecidos (Fig. 3). No así, el concepto de los edificios mercantiles que se mantuvieron con gran fuerza y que todavía persisten en el siglo XXI.

Se retomó la idea de las tiendas departamentales, y un ejemplo de ello fue El Puerto de Liverpool, fundado en 1847 por Jean Baptiste Ebrard, un inmigrante anglofrancés⁵, que comenzó con la idea de vender telas procedentes de Liverpool, Inglaterra. A partir de entonces, la edificación mercantil no sería independiente ni aislada de las manzanas, sino que se construyó, como el resto de los nuevos comercios, dentro de las mismas, en el interior del espacio ocupado, absorbiendo, si cabe aún más espacio interno, en donde se reservaba el derecho de admisión, por lo que la sociedad continuó manejando espacios claramente segregados entre lo que quedaba dentro y fuera.

⁴ Hasta donde se sabe, el Mesón del Espíritu Santo ubicado en la calle del mismo nombre, actualmente Isabel La Católica, esquina Refugio, actualmente 16 de septiembre, en 1818 se agregó un segundo piso y cambió su nombre al «Hotel de la Gran Sociedad» siendo el primer hotel registrado en el continente americano, funcionó hasta 1898 demolido posteriormente y pasaría a construirse el edificio de la ferretería «Casa Boker». Pedro R. Boker, «Centenario del edificio Boker», 2003, Boker S.A. de C.V. en http://www.boker.net/html/edificio_boker.html

⁵ Fernando Barciela. El País, sección Negocio: «Liverpool, el amigo mexicano». Edición impresa del 21-09-2008.

Plaza del Volador



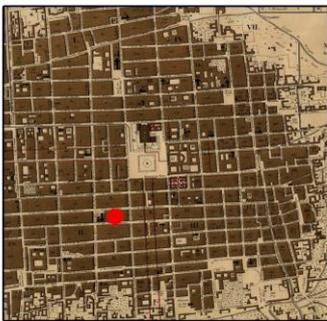
- Plaza, mercado y finalmente almacén del Volador. Situado entre las calles de Flamencos, Meleros y Porta Coeli, hoy Pino Suárez, Corregidora y Venustiano Carranza. Imagen (derecha) finales del siglo XIX. Imagen (abajo) comienzos del siglo XX.



Créditos: INAH y el Riverside, California Museum of Photography.

Figura 3. Plaza y mercado del Volador a finales del XIX y a principios del siglo XX. Fuente: Plano General de México de 1866 e INAH y el Museo de la Fotografía de Riverside, California

La desamortización de los bienes eclesiásticos, que tuvo lugar con la llamada Ley Lerdo (1856), también contribuyó a los fuertes cambios de la ciudad, reciclando espacios y liberalizando otros tantos para diferentes usos (Fig. 4 y 5). Todo esto se sumaba al dinámico negocio inmobiliario que se gestaba entonces por nuevos rumbos de la ciudad. Mientras tanto las manzanas de la zona central comenzaron a triturarse para sostener densas edificaciones, principalmente mercantiles, que dieron paso a la constante merma del espacio libre interno.



- Ejemplo de espacio ocupado, suprimido y reciclado.
- Biblioteca Nacional, establecida en el extemplo de San Agustín desde 1867.



Figura 4. Biblioteca Nacional establecida en el extemplo de San Agustín en 1867. Fuente: Cornell University Library y C. B. Waite, Archivo General de la Nación

Plano General de México, 1866
Litografía de Decaen y Debray. Editores



Algunos ejemplos de uso
y ocupación.
Manzana cerrada

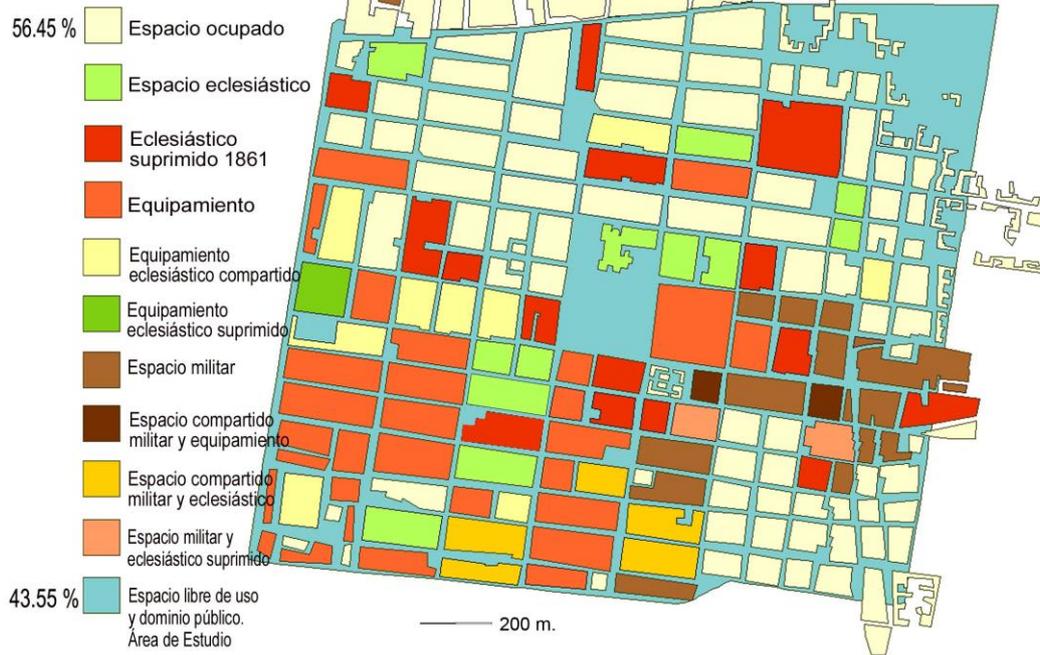


Figura 5. Ejemplos de uso y ocupación en manzana cerrada en área de estudio. Fuente: elaboración propia basado en el Plano General de México de 1866

Así, la ciudad se esponjaba tanto interna como externamente, con una periferia poco clara, a pesar de las demarcaciones propuestas por Castera, en el siglo XVIII, para continuar la traza reticular ordenada. En su plano se puede apreciar con claridad las manzanas que debían seguirse (Fig. 6). Sin embargo, la irregularidad de los asentamientos periféricos era evidente, al igual que la falta de recursos, y tendría que pasar mucho tiempo para lograr una rectificación y continuación de las calles para que creciera de una forma ordenada. Las nuevas promociones del siglo XIX rompieron ese «orden» y desde entonces no volvió a existir otro plan de ordenación global hasta el siglo XXI. La ciudad, mientras tanto, tendría promociones yuxtapuestas con diferentes anchuras de calles y orientaciones, en donde solo algunas disfrutarían de parques y de plazas bien proyectadas.

Las intervenciones urbanas

Como ya se ha dicho, la Ley Lerdo contribuyó a inmediatas intervenciones por parte del Ayuntamiento en la zona central, que se ejecutó tanto en bienes eclesiásticos como en bienes civiles, y los espacios ocupados, una vez liberalizados, pasaron, en su mayoría a subasta y otros se readecuaron para nuevas calles viales.

Sin embargo, llama la atención que a pesar de las actuaciones, se perdía más espacio del que se ganaba. Paradójicamente, al tiempo que se abrían nuevas vialidades al Centro, Sur y Poniente, al Noreste y Oriente pasaba todo lo contrario. El área de estudio muestra cómo se completaba la traza urbana con nuevas manzanas hasta terminar el damero (Fig. 6). Así, espacio que antes era de uso público pasaba a ser ocupado y el espacio que iba dejándose como libre, una vez más se destinaba prácticamente en su totalidad a uso vial.

Cabe señalar que hubo muy pocas actuaciones en esos años que destinaran espacio privado u ocupado para ser estancial de dominio público, como ocurrió con la plazoleta Bolívar en la esquina de la calle del mismo nombre y Venustiano Carranza, otro caso es la plaza Tolsá, en la calle de Tacuba, entre Xicoténcatl y Marconi, aunque esto no fue lo común.

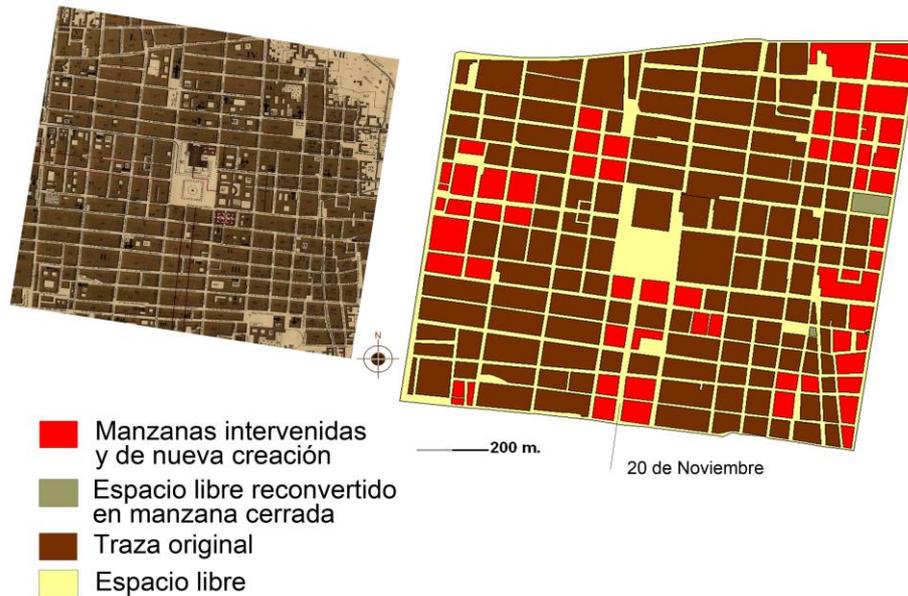
Una de las primeras intervenciones del Ayuntamiento fue la prolongación de la calle de la Palma, al Norte, rompiendo las manzanas de las calles de Tacuba, Donceles, Medina hoy República de Cuba, hasta topar con la calle de la cerca de Santo Domingo, actualmente Belisario Domínguez. Lo mismo ocurrió con la calle de Xicoténcatl y con la calle de Mecateros, que se abrió hasta la calle de Santa Isabel o San Juan de Letrán, y que su continuación destruyó parte del convento de Betlemitas.

Espacios libres y ocupados

Es cierto que el siglo XX llegaba con grandes avances y progresos en términos generales, pero el nuevo siglo también marcaría pautas que provocarían cambios notables en la morfología del casco antiguo. Las manzanas se configuraban y cerraban con más rapidez en las zonas Noreste, Este y Sureste, mientras que, al mismo tiempo, la apertura de algunas calles continuaba, al Noroeste, Oeste, Suroeste y en la zona Sur, con la construcción entre 1934 y 1937 de la avenida de 20 de Noviembre.

Figura

6.



Intervenciones en manzanas y consumo del damero. Fuente: elaboración propia basado en el Plano General de México de 1866

Área de estudio	2.499.466 m ²	249,9 hectáreas		
		m ²	hectáreas	%
1866	Espacio Libre	1.088.517,4	108,8	43,55
	Espacio Ocupado	1.410.948,6	141,0	56,45
	Total	2.499.466	249,9	100
2009	Espacio Libre	723.095,52	72,3	28,93
	Espacio Ocupado	1.776.370,5	177,6	71,07
	Total	2.499.466	249,9	100

Tabla 1. Medidas y porcentajes del área de estudio. Fuente: Elaboración propia con base en la digitalización de los mapas de 1866 y Google Earth, 2009

Comienza el siglo XX con menos espacio libre que nunca. Si el área de estudio es de aproximadamente de 124,9 campos de fútbol, el espacio libre que ocupaba en siglo XVIII era de 67,1 canchas, y bajan a 54,4 en el siglo XIX, para situarse en el siglo XX en 27,4. Por lo tanto, pierde 39,7 campos de fútbol de espacio libre. La reducción pasa en términos porcentuales del 43,55 % de espacio libre en el siglo XIX, al 28,93 % en el siglo XX. Los espacios estanciales bajan su número de 23 a 19 y se mantendrían todo el siglo XX. Habrá que esperar hasta el siglo XXI para que algunas calles pasen a ser estrictamente peatonales y, con ello, paliar la falta de espacio estancial.

Durante siglos, las calles eran en sí mismas espacios de estar y convivencia, con claras centralidades, en las que algunas competían directamente con plazas comerciales, ya que albergaban locales en los bajos de los edificios circundantes. Algunos edificios contaron con soportales que ofrecían sombra, refugio de la lluvia y del mal tiempo, y que eran sobre todo un excelente lugar para interactuar, comercializar y socializar, además de ser sitios que se fundían con el resto del espacio libre de la calle o de la plaza.

Por otro lado, las plazas contaron con elementos que superaban con creces a las calles mejor equipadas, puesto que tenían espacios más grandes y claramente identificados en la trama urbana por su población, eran lugares vacíos, rodeados de espacios ocupados y construidos. Algunas plazas tuvieron fuentes públicas, mobiliario urbano y fomentaban una interacción social sin precedentes, eran, sin duda, las centralidades peatonales más importantes del país. En ellas se efectuaba un comercio informal y formal, principalmente de subsistencia, pues los mercadillos o tianguis, han estado presentes incluso antes de la fundación urbana hispana.

Área de estudio	2.499.466 m ²	249,9 hectáreas		
		m ²	hectáreas	%
1794	Espacio Libre	1.343.962,9	134,3	53,77
	Espacio Ocupado	1.155.503,1	115,5	46,23
	Total	2.499.466	249,9	100
1866	Espacio Libre	1.088.517,4	108,8	43,55
	Espacio Ocupado	1.410.948,6	141,0	56,45
	Total	2.499.466	249,9	100

Tabla 2. Medidas y porcentajes del área de estudio. Fuente: elaboración propia con base en la digitalización de los mapas de 1794 y 1866

En la segunda mitad del siglo XIX, en el Plano General de México de 1866, editado por la litografía de Decan y Debray (Fig. 6), vemos que aún continúa habiendo bastante espacio libre en la parte Oriental de la zona de estudio, donde el espacio ocupado alcanza el 56,45 %, y el espacio libre llega al 43,55 %. Baja casi diez puntos porcentuales con relación al año 1794, pero sigue siendo un espacio bastante favorable si consideramos que lo recomendable es dejar entre el 30 % y el 40 % en promociones actuales de gran envergadura (Fig. 7).

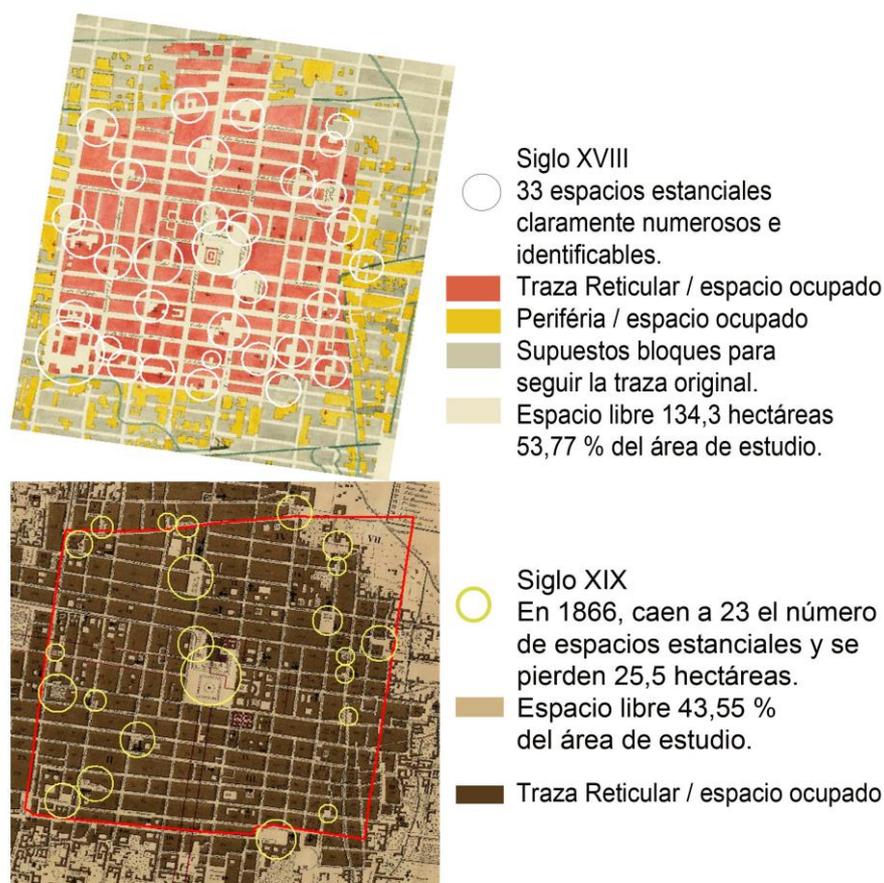


Figura 7. Espacios estanciales en área de estudio. Fuente: elaboración propia basado en el Plano General de México de 1866 y el mapa de Ygnacio Castera de 1794

Cabe destacar que la ciudad marcó también desde su génesis diferentes y profundos usos con relación a los espacios ocupados y libres. En el contexto social, podemos advertir una jerarquización que es clara y clave para comprender el origen de las diferencias que hoy día se mantienen y de la misma forma en otras partes de la ciudad; entonces eran las élites y los servicios los que habitaban la parte central y todos los equipamientos más importantes también estaban ahí. Todo estaba centralizado.

El espacio libre público no se dedicó exclusivamente a la conexión y siempre tuvo un papel trascendental. Estos espacios, a diferencia de los ocupados, eran incluyentes y estanciales, porque cualquiera podía estar ahí de manera segura y sin requerir permiso de admisión. Podríamos arriesgarnos a afirmar que en los tres primeros siglos de vida de la ciudad, los espacios libres eran de buena calidad, a pesar de no tener enlосadas las calles.

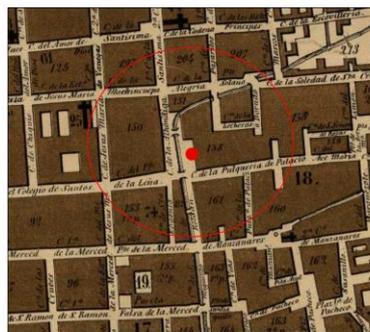
Será en el siglo XIX cuando se termine la segregación del espacio libre y cuando se repliegue al peatón a espacios concretos y delimitados, como fueron las aceras y las plazas, perdiendo poco a poco espacialidad y calidad de vida, una circunstancia que ha continuado hasta nuestros días.

La movilidad y el transporte

En el lento y particular proceso de construcción de la ciudad durante los siglos XVI, XVII y XVIII, hubo siempre vehículos para el transporte al principio carretas y caballos, tanto para el uso privado de las elites como para el sector servicios, la construcción y la distribución de mercancías, actividad cada vez más importante y que lentamente desplazaba el uso de los antiguos canales, como la acequia de Roldán, que aún se usaban para aproximarse a la zona central (Fig. 8).



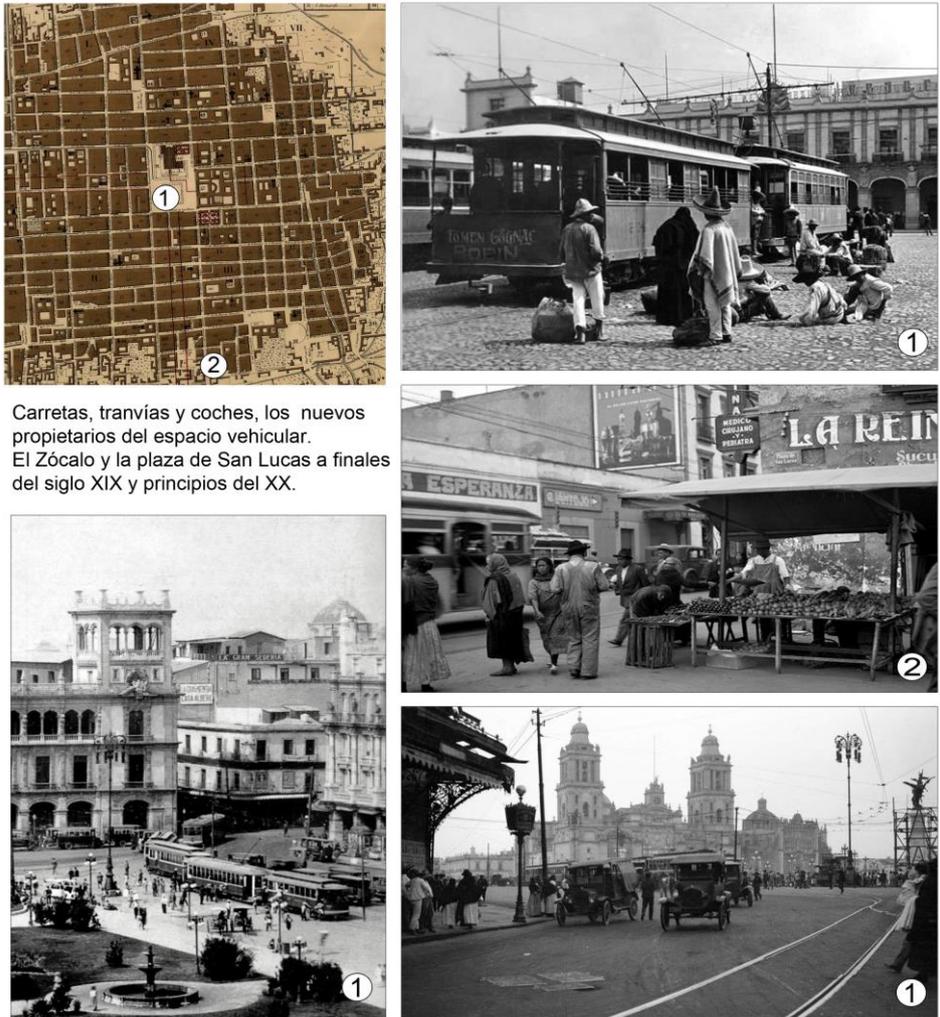
Acequia de Roldán en el cruce de calle de la Pulquería de Palacio, hoy Corregidora, y calles de la Alhóndiga y Roldán. Fotografía B / N y mapa de segunda mitad del siglo XIX. Abajo, Plaza de la Alhóndiga. Google Earth, 2009.



Aspecto actual, 2016.

Figura 8. Acequia de Roldán. Fuente: Plano General de México de 1866, fotografía Killburn Brothers, Littleton, N.H., 1878. Librarian of Congress at Washington, Google Earth, 2009; fotografía actual, Antonio Rena

Es importante recordar que durante la larga etapa colonial existieron siempre carretas urbanas de dos ruedas, de cajas pequeñas, tiradas por un solo caballo o mula para transportes de pequeñas cargas e incluso algunas de ellas eran conducidas por bueyes, sobre todo en las zonas más rurales. También las hubo de cuatro ruedas para transportes de grandes recorridos y de carga, en algunos casos con dimensiones colosales y con ruedas traseras de más de tres metros de diámetro. No obstante el tráfico aún no era avasallador y todas, sin excepción, compartían el espacio libre con los peatones.



Carretas, tranvías y coches, los nuevos propietarios del espacio vehicular. El Zócalo y la plaza de San Lucas a finales del siglo XIX y principios del XX.

Figura 9. Espacios viales finales del siglo XIX y principios del XX. Fuente: INAH – SINFO, colección Allen Morrison y Robert S. Platt, University of Wisconsin

Durante el siglo XIX comenzó por acentuarse el transporte masivo y el verdadero cambio en el espacio libre. Primero se volvió inseguro para el peatón, a medida que se incrementó el tráfico rodado, principalmente por la necesidad de comunicación de los ciudadanos con pueblos y áreas hasta entonces consideradas lejanas del centro, como Tacubaya, Mixcoac, San Ángel, Coyoacán y Tlalpan. Los tranvías comenzaron por ser comunes y tuvieron enseguida necesidad de espacios exclusivos con rieles en las calzadas, primero los llamados «tranvías de mulitas», y después los eléctricos, que se mantendrían en uso hasta bien entrado el siglo XX.

Más tarde, con la combustión interna de los nuevos motores, los camiones de pasajeros y los automóviles particulares fueron en aumento, al tiempo que se desarrollaba el progreso, de manera que su uso se extendió y su número se multiplicó ocupando cada vez más espacio libre (Fig. 9 y 10).

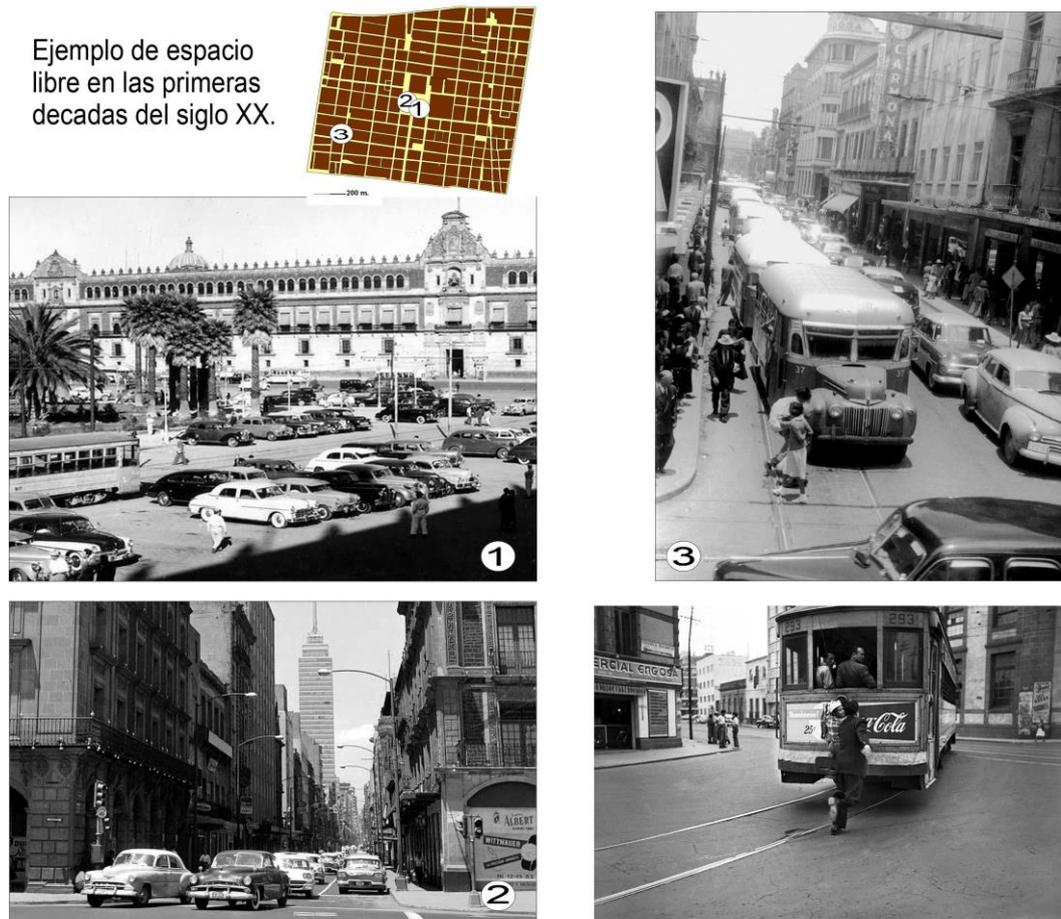


Figura 10. (Izquierda arriba) El Zócalo ajardinado con tranvías y coches estacionados. (Derecha arriba) Tránsito en la calle de Isabel la Católica esquina República del Uruguay, al fondo se distingue el edificio CIDOSA. (Abajo Izquierda) C/ de Madero y el Zócalo. (Abajo derecha) Calle de las Artes, Antonio Caso, fuera del área de estudio. Fuente: Museo Archivo de la Fotografía, Universidad de Wisconsin y Colección de Hans Gutman

La ciudad central se estructuró, se compactó y se densificó durante las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX, a un ritmo sin precedentes. Las plazas habían dejado de ser la estructura y la articulación de la urbe para dar paso a calles con una vialidad privada, rápida y agresiva, que fijaría desde entonces el ritmo del centro histórico.

Lo cierto es que el peatón no ganó mucho espacio al paso del tiempo y terminaría por refugiarse fuera de las aceras, en las plazas que también eran usadas por el comercio ambulante y que sirvieron para todo tipo de actividades al aire libre. Además de este uso no dejaron de ser al mismo tiempo espacios de paso y de tránsito peatonal, aunque la espacialidad en esos sitios se construyó y se masificó.

Algunas plazas mantenían un aspecto original degradado, mientras que otras modificaron su apariencia con jardinería, como la plaza mayor, que mantuvo su ajardinamiento hasta 1958 (Fig. 10), y competía con la Alameda Central al ser un lugar estancial y agradable, muy distinto al indiferente espacio actual, reducido a un uso de tránsito vial y peatonal. En nuestros días, el Zócalo es un vacío monumental que no invita a estar, no existe mobiliario urbano y se utiliza como espacio polivalente para actividades diversas a lo largo del año. Sin duda, el Zócalo fue la más grande e importante de todas las plazas, con su enorme centralidad que acentuaba el comercio circundante, las terminales de los tranvías, el tráfico y su proximidad a todos los sectores estratégicos de la ciudad, en la que su cuidada estética remarcaba el entorno mayestático que aún le caracteriza.

Con el paso del siglo XIX al XX, marcado por un desarrollo científico sin precedentes, se acentuó una jerarquización espacial clara y por sectores dentro del área de estudio. Se priorizarían espacios según su uso, lo que marcó diferencias sustanciales dependiendo de su importancia. Hubo algunas plazas que tuvieron menos suerte, principalmente las periféricas, que quedaron reducidas a espacios residuales, de paso obligado, basureros o zonas sin uso, y que se convirtieron en lo que el urbanista Marc Augé (2002) les llamaría posteriormente los no lugares. Un ejemplo de ello es la plaza de las Vizcaínas, al Suroeste del área de estudio, que solo logró una transformación profunda a finales del siglo XX, con una intervención urbanística que acabó con la inseguridad, basureros y barrizales que la caracterizaron durante años. Por otra parte, hubo plazas como la de Mixcalco y una parte de la plaza de las Atarazanas que directamente desaparecieron para convertirse en manzanas cerradas (Tabla. 3).

Espacio perdido en área de estudio siglo XX	Metros ²	Hectáreas	% Área de estudio
Mixcalco / E	11.222.324	1.122	0,45
Parte de Atarazanas/ E	906.061	0.091	0,04
Totales	12.128.385	1.2	0,49

Tabla 3. Medidas y porcentajes espacio perdido y reconvertido en manzana cerrada en área de estudio. Fuente: Elaboración propia con base en datos procesados de Google Earth, 2015

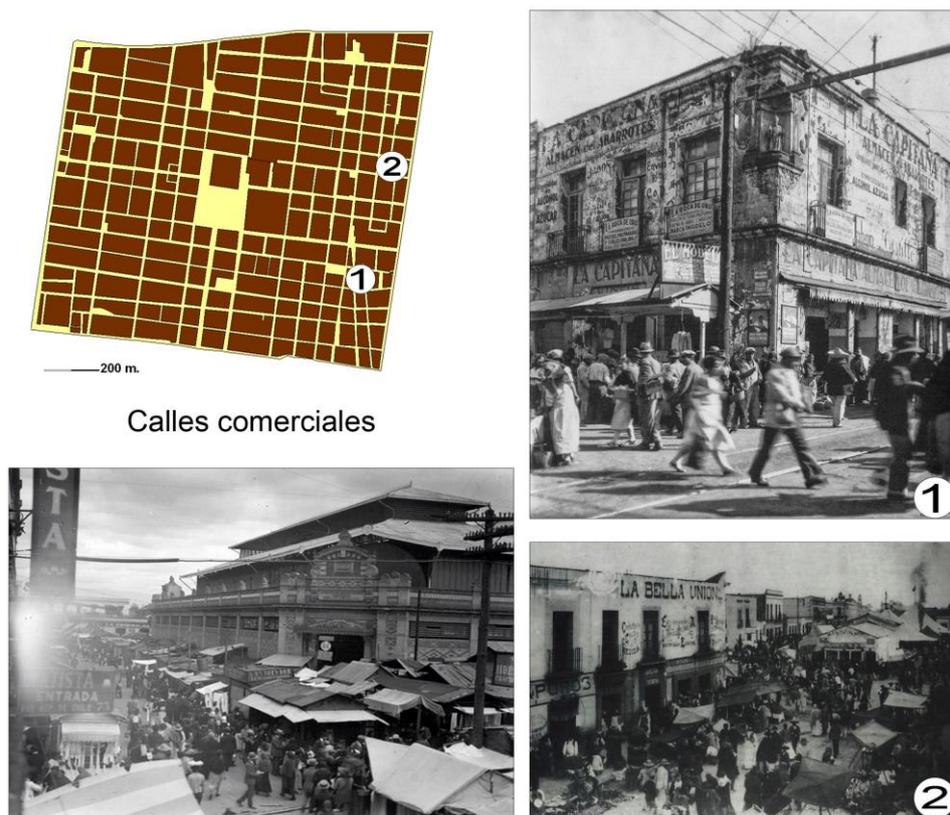


Figura 11. Calles comerciales. Fuente: elaboración propia con base en la actual traza Google Earth 2009 y fotografías ① Barrio de la Merced al cruce de Roldán y Manzanera, años 1930 / INAH – CNMH. ② El Salón México rumbo a la Plaza Mixcalco y el Mercado de la Lagunilla (fuera del área de estudio) INAH

Durante el siglo XX, el casco histórico tendrá cambios que en muchos casos serán diversos y contradictorios. Por una parte, continuaron las trituraciones de los espacios internos de las manzanas con el aumento del número de parcelas, y durante los años de la década de 1950 se erigiría el mayor rascacielos de América Latina en un espacio que era parte del convento de San Francisco. Y por otra, casi al mismo tiempo, el casco histórico dejaría de ser el eje político económico del país, y el comúnmente llamado «centro» experimentaría un constante vaciado de sedes administrativas, como fueron las militares, la presidencia de la República, las principales entidades financieras y las grandes firmas que iban asentándose en nuevos sectores de la ciudad. Lo mismo ocurriría con la burguesía residente que también abandonaba y dejaba atrás viviendas que pronto fueron subarrendadas y que, después de la Ley de Renta Congelada, se fueron deteriorando por falta de mantenimiento. Algunas llegaron a un estado ruinoso y siguen siendo viviendas marginales, y en otros casos se alquilan como almacenes para guardar la mercancía que se vende en las calles.

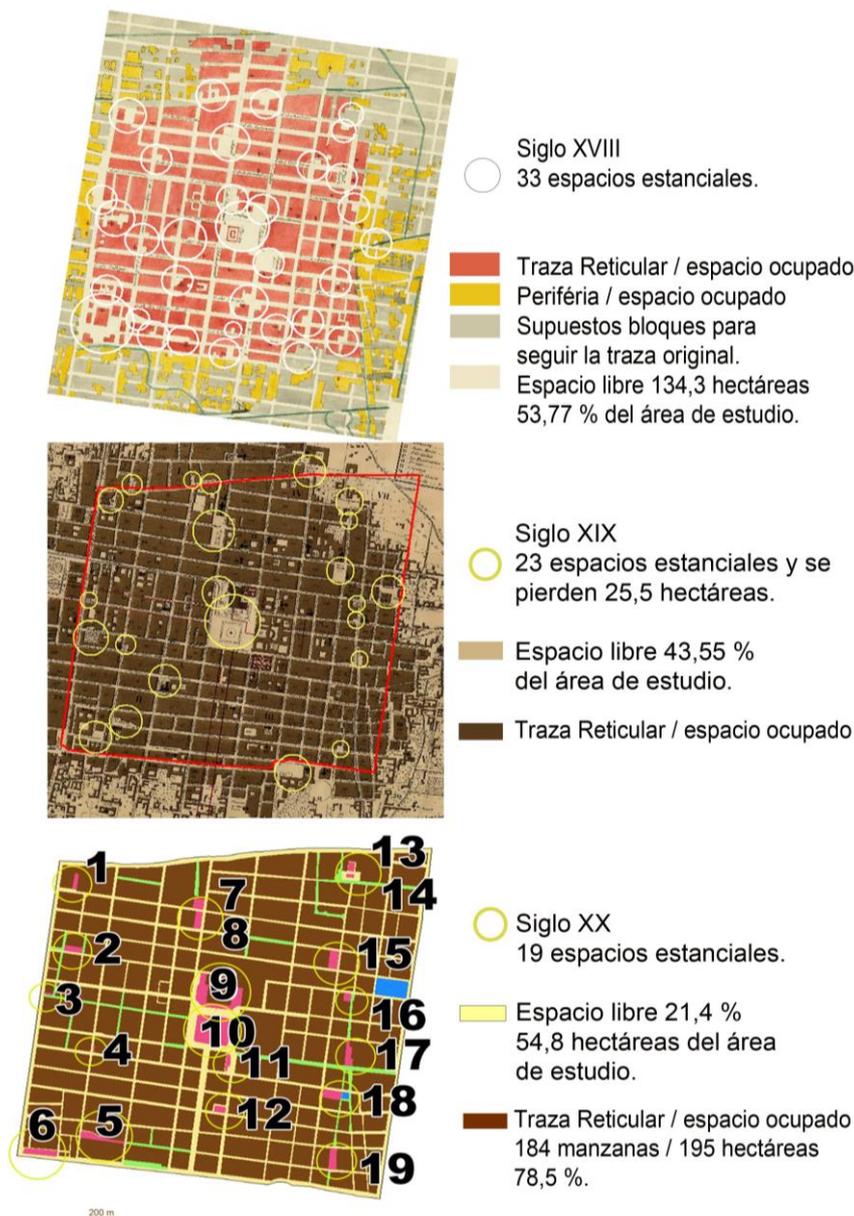


Figura 12. Espacios estanciales siglos XVIII, XIX y XX, en el área de estudio. Fuente: Elaboración propia basado en el Plano General de México de 1866 y el mapa de Castera de 1794 y Google Earth 2009

El centro histórico tendría una pauperización progresiva por la falta de atención administrativa, pero también por otros factores que aceleraban su deterioro, como la llegada masiva de nuevos pobladores a la ciudad, quienes buscaron cobijo primero en el centro y después en los alrededores de la ciudad. El comercio informal mantuvo el pulso al tiempo y fue creciendo hasta apoderarse de amplios sectores del casco antiguo, principalmente la zona Sur, Sureste, Este, Noreste y Norte. La actividad comercial, sin ningún control por parte de la Administración, terminó por absorber y hacer suyo el espacio de dominio público. Algunas calles tuvieron y tienen un comercio tan desbordado que ocupaban el espacio peatonal y vial, por lo que algunos sectores se vieron obligados a cerrar el paso a los vehículos automotores (Fig. 11 y 17, fotografías 4 y 5).

El espacio libre en la zona de estudio se reduce al 21,95 % (54,8 ha) durante el siglo XX, donde sólo el 2,7 % (6,9 ha) es espacio libre estancial, mientras que el 16,7 % (41,7 ha) se dedicó a ser vial. Eso explica la alta densidad peatonal en algunas de sus plazas y calles. Ahora los estándares y parámetros son otros.

Sectores y ejes del área de estudio

El área de estudio abarca 249,9 hectáreas, en la que podemos distinguir claramente tres ejes de espacios estanciales, el primero lo forman, de Norte a Sur, las plazas de la Concepción (1), Tolsá (2), Guardiola (3), Bolívar (4), Regina (5) y Vizcaínas (6). El segundo eje, de Norte a Sur, lo estructuran las plazas de 23 de Mayo (7), Santo Domingo (8), la plaza del Marques y la Plaza del Sagrario (espacio circundante de catedral) (9), el Zócalo (10), la plaza-jardín del Volador (11), y la plaza de Rinconada de Jesús (12). El tercer eje, también de Norte a Sur, parte de la plaza Torres Quintero (13) y Torres Quintero (14), la Plaza de Loreto (15), plaza de Guatemala (16), plaza de la Alhóndiga (17), la plaza de las Atarazanas (18) y la plaza/calle Juan José Baz (19).

Son en total 19 zonas estanciales y todas juntas ofrecen sólo el 2,7 % de toda el área de estudio, 6,9 hectáreas, es decir unos 3,4 campos de fútbol de los 124,95 que formarían toda la zona de estudio. Sin duda, en el siglo XX los peatones y los residentes fueron perdiendo calidad de vida.

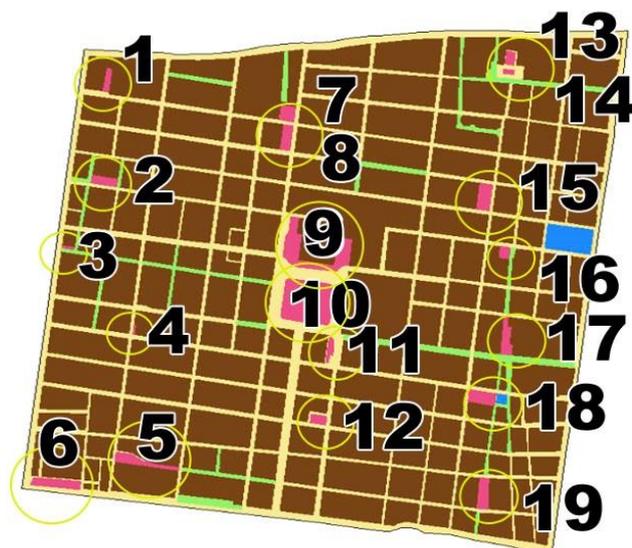


Figura 13. Área de estudio por sectores y ejes de espacio estancial siglo XX. Fuente: elaboración propia basado en imagen de satélite Google Earth 2009

Nº	Áreas estanciales siglo XX	Metros ²	Hectáreas	% Área de estudio
1	Concepción / NW	1.625	0.1	0,07
2	Tolsá / NW	2.340	0.2	0,09
3	Guardiola / W	436	0.0	0,02
4	Bolívar	220	0.0	0,01
5	Regina 1ª cuadra	3.560	0.3	0,14
6	Vizcaínas / SW	3.833	0.3	0,15
7	23 de Mayo / NW	2.420	0.2	0,1
8	Sto. Domingo / NW	2.719	0.2	0,1
9	Catedral Circundante	13.579	1.3	0,54
10	Zócalo	20.713	2.0	0,83
11	Jardín / Camellón / Volador	1.100	0.1	0,04
12	Rinconada de Jesús / S	1.336	0.1	0,05
13	Torres Quintero 1 / NE	1.093	0.1	0,04
14	Torres Quintero 2 / NE	456	0.0	0,2
15	Loreto / NE	3.684	0.3	0,15
16	Guatemala / NE	1.230	0.1	0,05
17	Plaza / calle Alhóndiga	3.001	0.0	0,12
18	Atarazanas / SE	3.246	0.3	0,13
19	Calle / Plaza Juan José Baz	3.068	0.3	0,12
	Totales	69.659	6.9	2,79

Tabla 3. Medidas y porcentajes plazas actuales en área de estudio. Fuente: elaboración propia con base en datos procesados de Google Earth

Durante las primeras décadas del siglo XX, la falta de interés de la Administración en algunos sectores dio lugar a un relativo vaciamiento del centro histórico que enseguida fue ocupado por grupos sociales con niveles económicos más bajos, que se encargaron de rellenar los espacios vacíos. Al tiempo que se consolidaba un férreo mercado local y legal, se permitía la competencia de un potente mercado informal en constante crecimiento, cuyas características venían de muy lejos, y que ocupó además del espacio libre vial el espacio interior de las manzanas, al crear almacenes en antiguas viviendas. El centro histórico también mantenía un desarrollo arquitectónico muy ecléctico, con diferentes estilos y de épocas diversas (Fig. 14).

Por otro lado, el espacio de dominio público dejó de ser atractivo para la Administración, enseguida se hizo patente en el mantenimiento, como la preservación del asfalto o la recogida de basuras que impactaba directamente en el drenaje, que siempre causaba importantes problemas de inundaciones. En la figura 14, fotografía 3, observamos la calle de 16 de septiembre en 1945 completamente anegada.

Es importante señalar que en contrapartida, hubo otros factores que influyeron positivamente en la vida del centro histórico. Durante la primera mitad del siglo XX, era un lugar aún muy habitado que había heredado importantes centros estudiantiles, algunos presentes desde la fundación de la universidad y, con ella, surgieron las actividades culturales y de ocio, como los teatros, las salas cinematográficas, las librerías, los cafés, las cantinas, los restaurantes, los almacenes comerciales y la vida nocturna, que pasaron a ser parte importante de la cotidianidad social de toda la ciudad. Ir al centro se convirtió en algo habitual para todas las clases sociales, una característica que se ha mantenido hasta nuestros días, a pesar de su deterioro.

El abandono habitacional del casco histórico, junto a la carencia de un orden e interés administrativo que pudiera delimitar cuestiones tan básicas como las fachadas arquitectónicas, los rasantes y las alturas de las nuevas edificaciones, continuó sin remedio a pesar de lo positivo que hubiera sido salvaguardar la fisonomía y el entorno colonial que tanto le caracteriza. Se priorizó siempre el transporte vial en detrimento del peatón y las fachadas comenzaron por tener una sobreabundancia de anuncios publicitarios, tanto en azoteas, como en marquesinas, en bardas y en paredes de construcciones. La cartelera y los pasquines informativos eran un medio de comunicación importante y habitual, sin tener en cuenta que degradaban el paisaje urbano.

Las nuevas edificaciones del siglo XX, con diseños modernistas, terminaron por romper el contexto colonial y la estética europea, con construcciones más que cuestionables, revestidas todas, primero de hierro y después de aluminio y cristal. El centro histórico pasó por un lento proceso de reconversión, primero cuando los talleres de artesanos dejaron de existir y después cuando pasó a ser una zona urbana exclusivamente de servicios, con un fuerte potencial económico y turístico.

Arquitectura y eclecticismo, el nuevo paisaje urbano.

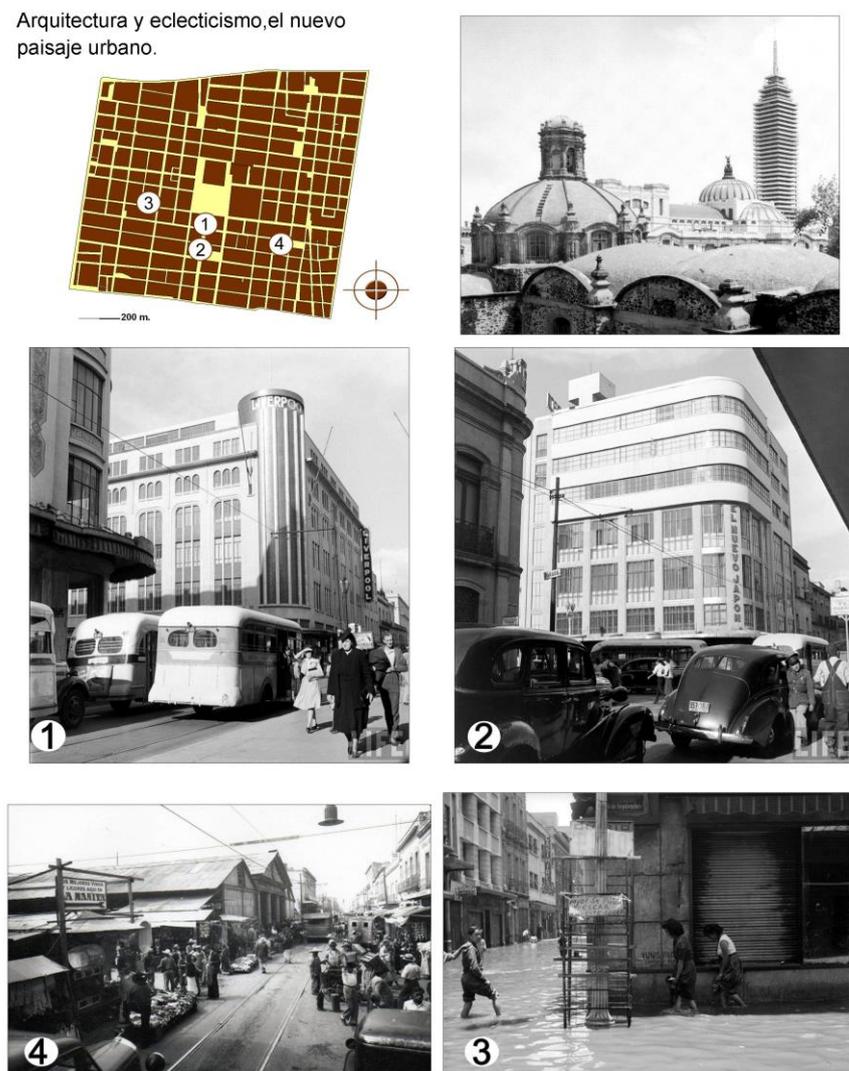


Figura 14. Arquitectura y eclecticismo, el nuevo paisaje urbano. Fotografía 1: Calle Venustiano Carranza y 20 de Noviembre (1942). Foto 2: calle 20 de Noviembre y República de El Salvador (1942). Foto 3: calle de 16 de Septiembre (1945). Foto 4: calle de Jesús María con Venustiano Carranza. Foto de arriba derecha: toma desde el convento de Santa Veracruz, fuera de área. Fuente: Noelle, L, (2000); Life Magazine (1942); INAH y colección David Guerrero

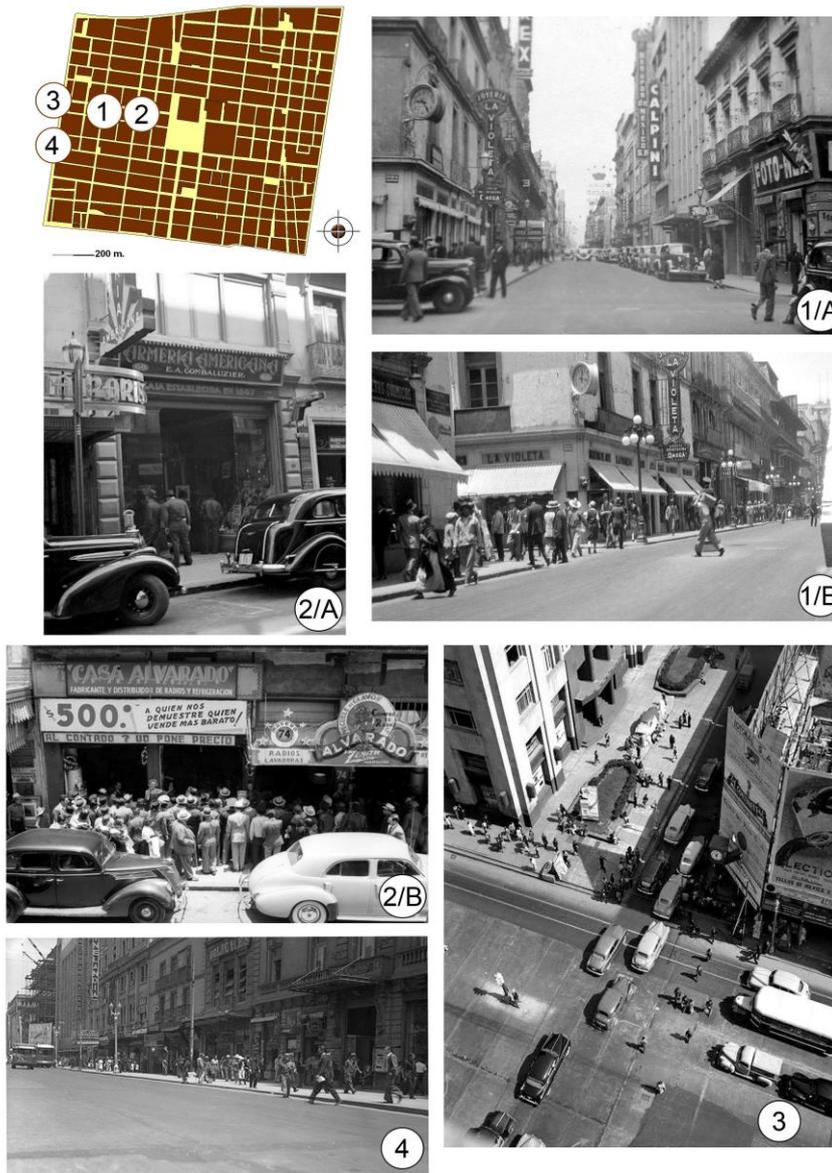


Figura 15. Espacio vial y comercio. Fuente: Walter Reuter, (1950); INAH (años 1930); Museo Archivo de la Fotografía y la Universidad de Wisconsin

Conclusiones

A pesar de la inmensa oferta que el centro brindaba a la sociedad, las reformas y las intervenciones públicas fueron muy escasas y puntuales a lo largo del siglo XX. Mientras que paradójicamente desaparecían unos edificios, otros se construían con diseños que iban imprimiendo una época. En la figura 14, fotografía 3, apreciamos la plaza de Guardiola y la construcción de la torre Latinoamericana. Sin ninguna duda, el espacio ocupado, el de las manzanas, era el más intervenido.

El entorno exterior del casco histórico estaba dominado por un comercio formal e informal muy agresivo, que dejaba el espacio vial peatonal restringido fuera de las plazas a las aceras que muchas veces terminaban colapsadas y que obligaban al peatón a usar la calzada para desplazarse (Fig. 15, fotografías 1/B, 2/B y 4), un problema que prevalece actualmente en algunas calles del Este de nuestra área de estudio. Dentro del mobiliario urbano destacaban entonces los parquímetros, presentes y rentables ya en la década de los 1930 (Fig. 15, fotografía 2/A). Muchos comercios eran muy antiguos y algunos mostraban con orgullo el año de fundación para destacar la confianza comercial.

Sin duda, el centro es un espacio de vital importancia para una sociedad que se representa a sí misma desde su fundación y se convierte por lo tanto, en un lugar histórico con una profunda identidad nacional. Cabe recordar que el centro histórico de la Ciudad de México es desde 1987 patrimonio cultural de la humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, conocida por sus siglas en inglés como UNESCO. Desdeñar el centro desde las administraciones locales y por los capitales privados durante casi todo el siglo XX fue un error. Afortunadamente, el casco antiguo ha recobrado relevancia y ha despertado interés en inversiones para mejoras, tanto en sus edificaciones como en la necesidad de crear espacios estanciales. La idea de reconquistar espacios ocupados por los vehículos automotores para devolverlos a los peatones es una corriente que se está practicando en otras ciudades del mundo y que en algunos casos ha podido dar mejor calidad de vida a sus residentes y paseantes. El centro histórico de Ciudad de México no ha sido la excepción y se ha sumado, quizá un poco tarde, a estas tendencias que van desde parques de bolsillo, algunos instalados en la avenida de 20 de Noviembre, hasta carriles y estacionamientos para bicicletas en diversas vías de circulación.

Falta más espacio estancial con calles peatonales con centralidades propias. Aun así, las plazas representan el 2,7 %, y con la suma de las nuevas calles peatonales, el espacio estancial crece al 5,16 % del total del área de estudio, espacio libre claramente insuficiente.

	Calles peatonales en área de estudio siglo XXI	m ²	Ha	% Área de estudio
1	Calle de Fco. I. Madero 1ª cuadra	1.275	0,1	0,05
2	Calle de Fco. I. Madero 2ª cuadra	1.022	0,1	0,04
3	Calle de Fco. I. Madero 3ª cuadra	968	0,0	0,04
4	Calle de Fco. I. Madero 4ª cuadra	975	0,0	0,04
5	Calle de Fco. I. Madero 5ª cuadra	977	0,0	0,04
6	Fco. I. Madero 6ª cuadra	998	0,1	0,04
7	Calle de 16 de Septiembre (entre Palma y el Zócalo)	1.387	0,1	0,06
8	Calle de Regina 2ª cuadra	2.034	0,2	0,08
9	Calle de Regina 3ª cuadra	847	0,0	0,03
10	Calle de Topacio	507	0,0	0,02
11	Calle Juan José Baz	596	0,0	0,02
12	Calle Talavera 1ª cuadra	443	0,0	0,02
13	Calle Talavera 2ª cuadra	467	0,0	0,02
14	Calle Alhóndiga	454	0,0	0,02
15	Calle de la Santísima 1ª cuadra	821	0,0	0,03
16	Calle de la Santísima 2ª cuadra	1.126	0,1	0,05
17	Calle San Ildefonso 1 cuadra	2.895	0,2	0,12
18	Calle República de Argentina 1 cuadra	976	0,0	0,04
19	Calle Leandro Valle	2.176	0,2	0,09
20	Calle Motolinía	1.397	0,1	0,02
21	Callejón de Mesones	496	0,0	0,02
22	Calle San Jerónimo	4.267	0,4	0,17
23	Calle de Corregidora 1ª cuadra	3.264	0,3	0,13
24	Calle de Corregidora 2ª cuadra	3.512	0,3	0,14
25	Calle de Corregidora 3ª cuadra	6.091	0,6	0,24
26	Calle de Roldán 1	836	0,0	0,03
27	Calle de Roldán 2	907	0,0	0,04
28	Callejón Girón	1.996	0,0	0,08
29	Calle Girón 1	966	0,0	0,04
30	Calle Girón 2	846	0,0	0,03
31	Callejón Torres Quintero 1 cuadra	607	0,0	0,02
32	Calle José Joaquín Herrera 1ª cuadra	5.231	0,5	0,21
33	Calle José Joaquín Herrera 2ª cuadra	2.172	0,2	0,09
34	Calle de Ana María R. del Toro de Lazarín 1 cuadra	2.311	0,2	0,09
35	Calle Marconi e Hidalgo	1.391	0,1	0,06
36	Calle de Xicoténcatl	674	0,0	0,03
37	Calle de Gante 1ª cuadra	610	0,0	0,02
38	Calle de Gante 2ª cuadra	1.147	0,1	0,05
39	Calle de Filomeno Mata	489	0,0	0,02
40	Calle de Condesa 1ª cuadra	392	0,0	0,02
41	Calle de Condesa 2ª cuadra	964	0,0	0,04
	Totales	61.510	6,1	2,46

Tabla 5. Medidas y porcentajes espacio ganado como calles peatonales en área de estudio. Fuente: elaboración propia con base en datos procesados de Google Earth, 2015



Figura 16. Espacios que comprenden la zona de estudio. Fuente: elaboración propia basado en Google Earth, 2015

Los espacios estanciales y las numerosas calles peatonales forman el 5,25 % del espacio total. Los resultados, objetivamente, son bajos para un espacio como es la zona central. Aunque pudiéramos sumar todos los espacios viales a los peatonales existentes, llegarían solo al 21,95 % del total del área de estudio, (548.680 m², 54,8 ha), y ahora solo serían, sumando todo el espacio libre, 27,4 campos de fútbol, casi el 22 % del total. Si recordamos que lo recomendable es dejar entre el 30 % y el 40 % en promociones actuales de gran envergadura, se podría considerar que casi se cumpliría con el baremo, pero tendrían que utilizarse todos los espacios libres para su peatonalización.

2015	Metros 2	Hectáreas	%
Espacio ocupado / 184 manzanas	1.950,786	195	78,5
Espacio libre			
Espacio vial	417,511	41,7	16,7
Espacio estancial	69,659	6,9	2,79
Calles peatonales	61,510	6,1	2,46
Total espacio libre peatonal	131,169	13,1	5,25
Total espacio vial y libre peatonal	548,680	54,8	21,95
Área de estudio	2.499,466	249,9	100

Tabla 6. Medidas y porcentajes de espacio ocupado y libre en área de estudio. Fuente: elaboración propia con base en datos procesados de Google Earth, 2015

También hemos podido apreciar en las prácticas de campo que todos los espacios libres existentes de la zona de estudio, muestran claras diferencias de uso y acabados. En el sector Occidental no hay apenas comercio informal y los espacios peatonales son notoriamente más espaciosos, e invitan a estar, y se cuidan detalles tan básicos como son los banco/bancas, la ornamentación y una buena iluminación nocturna (Fig. 17, fotografía 1). Se observa que los únicos negocios son los establecidos, y en algunas calles, como Regina, coexisten bares, cafés y restaurantes que cuentan con terrazas en las que se aprovecha la buena temperatura que mantiene todo el año la Ciudad de México, a pesar de sus lluvias.



Figura 17. Espacios peatonales área de estudio. Fuente: elaboración propia basado en Google Earth 2015; fotografías, Antonio Rena, 2016

Sin embargo, la zona Oriental, partiendo del Zócalo, presenta un aspecto completamente diferente, ahí el comercio informal es tolerado y más agresivo, devora el espacio peatonal como lo hace con algunos viales de tráfico rodado y va, una vez más, replegando al peatón a espacios cada vez más estrechos (Fig. 17, fotografías 4 y 5). Algunas calles son exclusivamente peatonales y otras de uso mixto con los automóviles, representan únicamente el 2,4 % del área de estudio, la densidad que se presenta en algunas de ellas es alta y en parte se debe a que el comercio informal se establece directamente en el paso peatonal, dejando una o dos bandas peatonales muy estrechas para la circulación.

El comercio informal es un problema mayúsculo aún no resuelto y los sectores más comerciales han mantenido y mantienen en la actualidad una alta densidad de uso, que prácticamente detiene y dificulta tanto el tránsito peatonal como el vehicular. En la parte Oriental, las calles peatonales no destacan por ser espacios atractivos, ni cómodos y han pasado a ser lugares de paso reducido, agobiantes e inseguros, son sin duda un no lugar.

Por otra parte, podemos constatar que las intervenciones que se han hecho en las calles peatonales no son homogéneas ni cuentan con un mobiliario urbano uniforme, (banacas, papeleras, farolas, etcétera). Sin embargo, algunas calles, llegan incluso a tener juegos infantiles, como es el caso de la calle de Ana María Rodríguez del Toro de Lazarín, al Noroeste del área de estudio (Fig. 17, fotografía 2).

Peatonalización, una necesidad

Es muy probable que la tendencia en el futuro sea utilizar más calles para paliar la falta de espacio peatonal, probablemente hasta llegar a tener un centro totalmente libre de coches. La presión social y los intereses comerciales pueden modificar los usos de los espacios y reestructurar, incluso, los horarios de servicios como son la carga y descarga de mercancía, la recogida de basuras, el mobiliario urbano, donde las papeleras escasean y los contenedores de basura simplemente no existen.

Hoy se sabe que con la peatonalización de las calles «el comportamiento de las personas dependerá de lo que se les invita a hacer», según Jan Gehl (2015)⁶. A la gente se le invita a caminar, a moverse por sí misma, a deambular y a descubrir un paseo sano y agradable. Esa simple actividad genera importantes incentivos económicos, sobre todo a ciertas horas del día. La importancia de las calles peatonales logra el competir directamente con centros comerciales, pero al aire libre, y se vuelven más seguras con fuertes centralidades y con las acertadas intervenciones, se consigue también la supresión de barreras arquitectónicas y aunadas a las zonas estanciales, que también son de descanso, se lograría una armonía que devuelve la escala humana a la ciudad.

El centro tiene opciones para reciclarse y reinventarse, pero primero tendrá que enfrentar enormes retos que a la postre redundarán en devolver un espacio histórico, reivindicado para un uso y disfrute en general, como lo fue muy al principio.

Bibliografía

- Augé, Marc (2002). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Katzman, Israel (1972). *Arquitectura del siglo XIX en México*. México: Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM.
- Martínez Sarandeses, José; Medina, María, y Herrero, M^a Agustina (1999). *Guía de diseño urbano*. Madrid: Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda.
- Moreno de Alba, José (2012). *Minucias del lenguaje*. México: Fondo de Cultura Económica.



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC.4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier uso permitido por la licencia.

⁶ Archdaily 6 abril, 2015: Los arquitectos saben muy poco sobre las personas. <http://www.archdaily.mx/mx/764762/jan-gehl-architects-know-very-little-about-people>; Tages Woche, Urban Planning, 18 marzo, 2015: https://www.tageswoche.ch/de/2015_12/basel/683236/«Architects-know-very-little-about-people».htm