

La irrupción del tráfico moderno en la planificación urbana mexicana, 1920-1933

The Irruption of Modern Traffic in Mexican Urban Planning, 1920-1933

Diego Antonio Franco de los Reyes

Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, México

Resumen

El artículo analiza el impacto del transporte motorizado (automóviles, taxis y autobuses) en el pensamiento y proyectos de los pioneros de la planificación urbana en México entre los años de 1920 y 1933. Se ubica el tema en el marco de los problemas derivados de la irrupción de estos vehículos, tales como la congestión del tráfico o los accidentes viales, ocurridos en la Ciudad de México, en un momento de importantes esfuerzos oficiales por incorporar a los vehículos motorizados como base del sistema de transporte de la capital. Mediante el análisis de publicaciones especializadas se destaca que para los primeros planificadores las soluciones a estas problemáticas no bastaban con adaptar el transporte motorizado a la ciudad, sino que se debía adaptar la forma urbana al tráfico moderno, aunque esto significara afectar la arquitectura patrimonial de la capital mexicana.

Palabras clave: planificación urbana, transportes motorizados, tráfico moderno, modernización

Abstract

This paper analyzes the impact of motor transport (cars, taxis and buses) on the thinking and projects of the pioneers of urban planning in Mexico between 1920 and 1933. The issue is placed within the framework of the problems arising from the irruption of these vehicles, such as traffic congestion or road accidents, occurred in Mexico City, at a time of major official efforts to incorporate motor vehicles as the basis of the capital's transportation system. Following the perspectives of the so-called "mobility turn", and through the analysis of specialized publications, it is emphasized that, for the first planners, solutions to these problems were not enough to adapt the motorized transport to the city, but the urban form had to be adapted to modern traffic, although this meant affecting the heritage architecture of the Mexican capital.

Keywords: urban planning, motor transport, modern traffic, modernization

Introducción

En su más reciente libro, el historiador argentino Adrián Gorelik (2022) ensayó una revisión de los ciclos de la modernidad urbana en América Latina en la que destacó que hacia las décadas de 1920 y 1930, el Estado y las vanguardias en las artes, la arquitectura y la ingeniería coincidieron en la necesidad de crear un futuro y una tradición. El Estado, como entidad que desplegó la modernización, fue reforzado por el alineamiento de estos movimientos culturales y profesionales, confluyendo en la necesidad de construir una cultura y una economía nacionales, a diferencia de las vanguardias europeas, que se caracterizaron por la ruptura y el rechazo de los valores burgueses.

De esta convergencia entre la arquitectura moderna y los Estados en sus variantes nacionales emanó un “momento constructivo por excelencia” que buscaba imponer el orden social y urbano, produciendo una vanguardia de Estado. América Latina era ese conjunto de lugares y promesas que estaban a la espera de ser realizados, en donde la construcción de la modernidad estaba por hacerse, “donde lo nuevo podía emerger puro”, a través la construcción de edificios, caminos y proyectos (Gorelik, 2003, p. 18).

Hacia la década de 1930, en América Latina se perfila una de estas vanguardias, la planificación urbana. Esta disciplina se caracterizó por su prioridad de intervenir la ciudad para ordenar sus problemas del presente, resultados de sus tendencias pasadas, y proyectar su futuro. Con una clara matriz anglosajona y un marcado énfasis económico, se formuló una “ciencia regional” con aportes del *town planning* inglés, pero también con elementos tomados del liberalismo económico, el colectivismo soviético, el anarquismo ecologista y otras líneas de pensamiento que oscilaban entre dos polos: el despliegue de una planificación estatal centralista y la administración del crecimiento capitalista liberal (Almandoz, 2019).¹

A pesar de sus fuentes teóricas e ideológicas diversas, y a veces contradictorias, la planificación fue adoptada con rapidez en América Latina, pero tomaría más fuerza a mediados del siglo XX, pues ayudó a consolidar los proyectos desarrollistas liderados por el Estado. La excepción a este proceso la conforma el caso mexicano, pues

desde los años veinte ya se hablaba de planificación urbana. Esto se debió a la cercanía profesional del arquitecto Carlos Contreras y sus colaboradores, como Justino Fernández, Juan O’Gorman o Enrique del Moral, con los artífices estadounidenses de esta tradición, tales como Thomas Adams, con quien Contreras estudió en la Universidad de Columbia y colaboró en el diseño el plan regional de Nueva York (Almandoz, 2013; Gorelik, 2022).

Los problemas abordados por la planificación fueron diversos y respondieron a la transformación provocada por el desarrollo capitalista. Algunas de las soluciones propuestas fueron la suburbanización, la descentralización, la creación de zonas funcionales, el control del tráfico y la proyección complementaria de sistemas de transporte. Sobre este último punto, hay que decir que el transporte motorizado (automóviles, taxis, buses) produjo una irrupción de la movilidad existente, desestructurando paulatinamente los patrones de movilidad (vehículos tirados por la fuerza animal y humana) y produciendo transformaciones tales como la reducción de los tiempos de desplazamiento, la compresión del tiempo a través del espacio o la demanda de infraestructura vial.

Al mismo tiempo, los vehículos motorizados produjeron nuevos problemas. El incremento de la circulación motorizada en calles que no estaban diseñadas para este tipo de tráfico produjo problemas como la congestión y los accidentes, sobre todo en las zonas antiguas de las ciudades de origen colonial. Por ello, se ensayaron formas diversas de controlar el movimiento. Primero las autoridades partieron de la idea de adaptar el tráfico automotor a la ciudad. Se utilizaron varias estrategias con diversos grados de efectividad: reglamentos, la creación de cuerpos policiales y la utilización de equipamiento técnico como motocicletas o semáforos para controlar la circulación.

En México, cuando estos esfuerzos no arrojaron los resultados deseados, algunos observadores de la ciudad comenzaron a idear nuevas formas de intervenir. En efecto, los primeros planificadores urbanos, consideraron al problema de la circulación como un elemento fundamental de la planificación de ciudades. Por ello, realizaron diagnósticos y abrieron foros de discusión. Asimismo, se insertaron en las instituciones del

Estado posrevolucionario dedicadas a administrar la ciudad. Así pues, estos planificadores escribieron leyes, crearon planes urbanos e intervinieron la morfología de la ciudad.

El transporte motorizado tuvo un impacto innegable en la vida urbana y en la manera en que los planificadores pensaron la ciudad. Elisa Drago indica que el automóvil:

Provocó nuevas necesidades que buscaron ser satisfechas mediante proyectos, propuestas y soluciones urbano-arquitectónicas modernas: carreteras, calles, puentes y vías de comunicación asfaltadas; banquetas andadores y guarniciones; redes de transferencia para el transporte colectivo; alumbrado público, infraestructura y mobiliario urbano; gasolineras, talleres mecánicos, estacionamientos y garages en las casas. La configuración de los objetos arquitectónicos y el planteamiento de los espacios urbanos, por lo tanto, cambiaron radicalmente. La escala, las relaciones personales, la concepción del tiempo, las distancias y la movilidad se basaron en la hegemonía de los medios de transporte motorizados, y estos fueron determinantes para la modernidad arquitectónica en México. (Drago, 2016, p. 110)

Aunque la historiografía mexicana sobre el origen de la planificación moderna de ciudades es cuantiosa y ha profundizado en temas relevantes, no ha destacado lo suficiente la relevancia que el tráfico motorizado y las vialidades tuvieron en la conformación de la teoría y práctica de este campo profesional y su articulación con el Estado. Estas investigaciones destacan por sus aportaciones sobre la adaptación de ideas de origen europeo y estadounidense al contexto nacional y local; la inserción de los planificadores en el Estado y su papel en la reforma urbana. Sin embargo, sigue pendiente evaluar el impacto de la movilidad motorizada en la planificación (Ayala, 2013; De Anda, 2010; Drago, 2016; Escudero, 2018; Sánchez, 2002; Vargas, 2009).²

El objetivo de este artículo es realizar esfuerzo inicial para mostrar la interacción recíproca entre el impacto de la movilidad motorizada y las ideas y estrategias de intervención que desplegaron las autoridades y los planificadores para controlar la circulación. Para los planificadores, a diferencia de las autoridades que abordaron el problema

dese un enfoque centrado en los usuarios de la calle, la premisa para imponer orden cambió. Ya no se trataba de adaptar el tráfico de automóviles a la ciudad, sino de transformar a la ciudad para poder soportar de manera eficiente el tráfico motorizado.

Así pues, propongo revisar las propuestas de transformación de la morfología urbana realizadas por los primeros planificadores urbanos que sentaron un precedente claro en la manera de pensar y producir a la ciudad en función de las vialidades motorizadas en la Ciudad de México entre 1920 y 1933. Me centro en la capital mexicana debido a que sus problemáticas urbanas —escasez de vivienda, congestión del tráfico, industrialización, entre otros— fueron claves para el desarrollo de la planificación urbana en el país.

El periodo elegido responde a dos razones. La primera se debe a que en este lapso la cantidad de automóviles que circulaban por la ciudad se incrementó de forma significativa, lo que se tradujo en la puesta en práctica de medidas oficiales para regular su uso, tales como la creación del Departamento de Tránsito en 1922, la introducción de impuestos a la gasolina en 1925 y la creación de la Comisión Nacional de Caminos en el mismo año. Por otro lado, por estos años también se fueron perfilando las políticas para dar forma a las instituciones de planificación mexicanas, tales como la Comisión Nacional de Planificación en 1925, y la publicación del Plano Regulador del Distrito Federal en 1933.

La estrategia metodológica consistió en rastrear las referencias al tráfico automotor y sus problemáticas, así como la elaboración de proyectos e intervenciones en las discusiones de los primeros planificadores en las secciones de arquitectura de la prensa diaria y en revistas especializadas de la época. Las fuentes utilizadas son variadas: desde documentos de archivo que muestran los esfuerzos de las autoridades para intervenir el tráfico de la ciudad; fotografías que ayudan a reconstruir cómo era el tráfico por aquellos años; y notas de prensa, artículos de revistas especializadas y planos urbanos de la época. En dichos materiales se pueden explorar las miradas de los pioneros de la planificación en México.

La pregunta de investigación de este trabajo se torna relevante a la luz de los actuales esfuerzos

por descentralizar el uso de automóviles. El impacto ambiental, la congestión del tráfico o las muertes derivadas de accidentes viales son solo algunos de los problemas que padecen las ciudades del mundo y que tienen costos humanos y económicos considerablemente altos. Por ello, resulta necesario preguntarse por los orígenes de las ideas que pusieron en el centro de la movilidad urbana a los automóviles.

Ciudad moderna, tráfico moderno

En la Ciudad de México, el uso de automóviles transitó en un tiempo relativamente corto de ser una actividad exclusiva, relacionada con el ocio de las élites, a formar parte de un sistema de transporte de uso generalizado para una urbe en creciente expansión. La mancha urbana de la ciudad pasó de extenderse sobre 40.5km² en 1910 a 46 km² en 1920, ampliándose hacia el norte, sur y poniente y casi alcanzando los límites del municipio de México. En 1930 la mancha urbana alcanzó 86 kilómetros cuadrados. Entre 1900 y 1910 el crecimiento fue de 32%, con la autorización de 28 colonias nuevas; mientras que entre 1910 y 1920 descendió al 13.5% y solo se autorizaron 15 fraccionamientos; finalmente, entre 1921 y 1930 el crecimiento ascendió al 46% con la aprobación de 33 barrios. En 1930, la mancha urbana ya era un continuum metropolitano que ligaba las municipalidades de México, Azcapotzalco, Tacuba, Tacubaya, Guadalupe Hidalgo, Mixcoac, General Anaya, Coyoacán y Tlalpan. Así pues, con la expansión urbana emergieron nuevos barrios para las élites y los sectores medios, así como colonias de invasión para los sectores populares, todas alejadas de la zona central de la ciudad (Aréchiga, 2013).

Además del crecimiento urbano, la población de la capital se incrementó. Entre 1900 y 1930 la población de la ciudad se triplicó, estimulada por el crecimiento natural, pero también por la migración. En 1900 los habitantes de la Ciudad de México se contaban en 325 707; para 1910 la cifra se incrementó a 471 066. Hacia 1921, luego del conflicto armado, la población alcanzó los 767 519 habitantes. Finalmente, en 1930, ascendió a 1 029 068 ciudadanos (Aréchiga, 2013; Barbosa, 2008).

Ante la expansión urbana, el incremento poblacional y el surgimiento de nuevas prácticas habitacionales, la demanda de viajes por lo ancho de la ciudad también aumentó. Si a principios del siglo XX el acceso a viajes en automóvil estaba restringido a propietarios o a sectores medios que se desplazaban en taxis, hacia finales de la década de 1920 ya existía una diversidad considerable en la oferta de viajes motorizados en automóviles privados, automóviles de alquiler, taxis y buses de pasajeros. Este crecimiento se debió a factores como la caída de los costos de producción, el abaratamiento del precio final de los vehículos, las estrategias de venta a plazos, la creación de mercados de segunda mano, el surgimiento de servicios colectivos y la creciente demanda de viajes baratos en una ciudad en constante expansión.

Las estadísticas históricas sobre la existencia de automóviles en la Ciudad de México no son abundantes, lo que dificulta medir el volumen de su crecimiento, sin embargo, existen algunos datos que permiten observar un panorama general. En un registro de abril de 1912 el Gobierno del Distrito Federal afirmó “que hasta la fecha hay 2 427 vehículos inscritos.” (El Automóvil Club of Southern California pregunta cuantos automóviles existen en esta Capital, 1911). En 1917, ya con los gobiernos de la revolución, se ordenó una reinscripción general de los vehículos que circulaban en la capital. Según estas cifras en 1918 se reinscribieron 3 200 vehículos. (Reinscripción de automóviles particulares, 1917). Como se aprecia en el Cuadro 1, en la década de 1920 la expansión del parque vehicular en sus diversas modalidades continuó con una tendencia ascendente. En 1924 habían 15 781, mientras que en 1933 la cifra ascendió a 28 134 unidades (Espinosa, 2003; Gobierno del Distrito Federal, 1930).

Cuadro 1
Vehículos en la ciudad de México, 1924-1933

Año	Automóviles				Camiones de pasajeros			Camiones de carga				Coches de tracción animal				Carros y carretas				TVM	TVTA	
	T	G	A	P	T	G	A	T	G	A	P	T	G	A	P	T	G	A	P			
1924	10,787	728	3,737	6,322	2,849	184	2,665	2,145	160	426	1,559	2,745	1	1,261	1,483	9,162	75	7,390	1,697	15,781	11,907	
1925	15,063	892	5,941	8,230	2,622	57	2,565	3,059	172	453	2,434	3,060	3	1,477	1,580	8,751	59	8,009	683	20,744	11,811	
1926	13,705	929	5,370	7,406	2,281	214	2,067	3,454	83	307	3,064	788	2	389	397	4,235	42	3,533	660	19,440	5,023	
1927	13,925	1,109	5,721	7,095	1,988	1	1,987	4,492	255	359	3,878	602	9	338	255	4,027	218	266	3,543	20,405	4,629	
1928	16,056	1,467	7,245	7,344	1,684		1,684	4,697	287		4,410	518	9	338	171	3,658	185		3,473	22,437	4,176	
1929	20,154	1,506	9,243	9,405	1,887		1,887	6,152	433		5,719	512		338	174	1,878		1,878		28,193	2,390	
1930	18,310				1,841			5,035													25,186	
1931	19,085				1,796			5,174													26,055	
1932	20,020				1,751			5,313													27,084	
1933	20,975				1,706			5,453													28,134	

A partir de 1930 se dejaron de registrar vehículos de tracción animal

T: total; G: propiedad del gobierno; A: de alquiler; P: particulares; TVM: Total de vehículos motorizados; TVTA: total de vehículos de tracción animal

Nota: para los años 1924 a 1930: *Anuario Estadístico de 1930 de los Estados Unidos Mexicanos*, 1932, p. 428; para los años 1930 a 1933: Espinosa, 2003, pp. 165, 192.

Ahora bien, con la llegada de los automóviles (y los tranvías), la concepción de la calle se transformó pues además de percibirse como un espacio público, se asoció con un espacio de tráfico (Del Cueto y Gruschetsky, 2023). Los vehículos motorizados no eliminaron inmediatamente la presencia de los carruajes tirados por caballos y la movilidad peatonal, pero su coexistencia fue conflictiva y se volvió incompatible en el casco antiguo de la capital, lo que produjo congestionamientos, accidentes y pérdidas de tiempo y recursos. Estos sucesos no pasaron desapercibidos por la prensa. Por ejemplo, en una nota del diario oficialista *El Imparcial*, se dijo que:

En el Paseo vespertino de Plateros, no es raro ver en la estrecha calle, entre los carruajes que marchan al paso deteniéndose a cada momento, automóviles que resoplan como si estuvieran inquietos, que caminan lentamente aún a riesgo de deteriorarse, y que emplean muchísimo tiempo en pasar de una esquina a otra. (Los accidentes en automóvil, 1906, p. 5)

Las diferencias de potencia y velocidad de los automóviles en comparación con los carruajes tirados por caballos y los peatones eran considerables. Quienes caminaban por las calles no estaban acostumbrados a las nuevas máquinas. Los vehículos de tracción animal, de menor velocidad, solían retrasar a los automóviles, que alcanzaban velocidades mayores. En la Figura 1 se observa cómo era constante la invasión de las vías férreas por parte de los automovilistas, carruajes y peatones debido al trazo de las calles y las líneas metálicas. Este hecho aumentó las posibilidades de que tranvías y automotores se estorbaran mutuamente y fue motivo de constantes accidentes. Sin embargo, esto en parte se debió a la estrechez de las calles, que tornaba difícil que cada vehículo circulara por un carril definido. En cuanto a los accidentes, las estadísticas comenzaron a aumentar de manera irremediable, a pesar de los esfuerzos cada vez más diversos de las autoridades locales. La prensa se plagó de reportajes sobre choques y sus víctimas, a veces mortales. La reducción de las estadísticas de percances se volvió un objetivo común de la administración pública.



Figura 1. El tráfico en la calle República de Brasil, 1922. Zubieta, 1965, p. 6.

Las primeras estrategias para controlar el tráfico se centraron en adaptar a los vehículos motorizados a la morfología de la ciudad existente. Para controlar a los vehículos se publicaron reglamentos y se asignaron cuerpos policiales y de inspectores de tráfico. Las normativas entraron en vigor en 1903, 1918 y 1933 (Reglamento de circulación de vehículos, 1903; Reglamento de tráfico del Distrito Federal, 1918; Reglamento del Tránsito en el Distrito Federal, 1933). A grandes rasgos, estos códigos establecieron límites de velocidad diferenciados en las diversas calles de la ciudad, en función de su amplitud y el volumen de vehículos que transitaban por ellas. Por ejemplo, en el reglamento de 1903 el límite máximo fue de 40 kilómetros por hora en las calzadas y de diez en las calles estrechas. En el último código, el límite en calles fue de 30 kilómetros por hora; 40 en calzadas y 60 en carreteras.

Además, los reglamentos definieron los comportamientos que los usuarios del transporte debían seguir para circular de manera coordinada y eficiente; establecieron castigos por las faltas al reglamento; e identificaron a las autoridades encargadas de ejercer el control en las calles. Sin embargo, modificar el comportamiento de los usuarios y el transporte no fue tarea sencilla. Las notas de prensa, las estadísticas de infracciones y los reportes policiales son una muestra clara.

En la década de 1920 se desplegaron esfuerzos diversos por mejorar el tráfico. Se transfirió la autoridad encargada de la circulación del ayuntamiento de la ciudad al Gobierno del Distrito Federal, creándose el Departamento de Tráfico y se le dotó de mayores recursos. Se financió una campaña de propaganda para comunicar las

disposiciones de dicha entidad en la prensa diaria. Incluso se transmitieron programas radiofónicos en la estación de la Secretaría de Educación Pública sobre los reglamentos y los comportamientos que debían seguir los usuarios de la calle (Canto, 2015). En 1925 se expidió una ley para regular el tráfico en una parte de la ciudad vieja, que fue denominada “zona comercial” debido a la intensa actividad económica y a la confluencia del público. Esta normatividad estableció los límites de esta zona; indicó que varias calles serían de una sola dirección; y marcó las velocidades límites para cada tipo de vehículo (Las últimas disposiciones del Departamento de Tráfico, 1925, p. 2).

Los peatones y los carruajes tirados por caballos, que comenzaron a ser vistos como un lastre para el buen funcionamiento de la circulación fueron afectados por las decisiones de las autoridades. A los peatones se les instó a andar por las aceras, y asumir su responsabilidad en caso de ser víctimas de un accidente si no caminaban por éstas o desobedecían el reglamento. En 1927 se prohibió la circulación de carruajes tirados por caballos en la zona central de la ciudad si no contaban con muelles que amortiguaran el peso de sus ruedas metálicas (Canto, 2015). Estas acciones evidencian cómo el tráfico motorizado subordinó al transporte de tracción animal y demandó mayor disciplina a los peatones.

A los cuerpos policiales les fue complicado imponer su autoridad ante los automovilistas, por lo que sufrieron varios cambios en su organización. Se les dotó de algunas herramientas técnicas con el objetivo de aumentar su capacidad para controlar el tráfico de vehículos y peatones. Ya en el reglamento de 1918 se estableció que se repartirían motocicletas y contadores de velocidad a algunos agentes para perseguir a los automovilistas infractores, aunque no se fijó una cantidad específica. Entre 1926 y 1927 se entregaron 50 motocicletas y mil uniformes, lo que les permitió perseguir a los automovilistas que iban a exceso de velocidad o que no obedecían a sus instrucciones de manera más eficaz (Egea, 1928).

Como consecuencia de los esfuerzos, las estadísticas de accidentes viales se redujeron. En efecto, disminuyeron de 8 569 en 1930 a 7 326 en 1931; 6 134 en 1932; y 5 854 en 1931. Las muertes también se redujeron de 533 en 1930 a 452 en 1933 (Piccato, 2003). A pesar de las

cifras, la inevitabilidad de los accidentes y el congestionamiento de las calles poco a poco se fueron normalizando, al grado de ser consideradas situaciones inevitables. Sin embargo, para los pioneros de la planificación urbana en México, las soluciones adoptadas por las autoridades eran insuficientes, pues partían de la idea de controlar a los individuos que circulaban por las calles, cuando cada vez se volvía más evidente, según estos profesionales, que había que intervenir materialmente la ciudad para permitir el flujo eficiente de vehículos motorizados. Sin embargo, intervenir la morfología de una urbe como la Ciudad de México, abundante en patrimonio arquitectónico y en conflictos políticos, no fue una tarea sencilla.

Diagnosticar los problemas de la ciudad

Los pioneros de la planificación en México introdujeron ideas retomadas de las discusiones que entablaron con una comunidad internacional de profesionistas de la arquitectura preocupados por el crecimiento urbano. A pesar de que en México no había una tradición disciplinaria como tal, los arquitectos formados en las universidades locales comenzaron a perfilar esta disciplina a partir de la adaptación de los presupuestos provenientes de Estados Unidos e Inglaterra (Escudero, 2018; Sánchez, 2002).³

Así pues, los planificadores que comenzaron a repensar el problema urbano en los años veinte intentarían dar nuevas soluciones al problema del tráfico. Con enfoques renovados, sobre todo influenciados por la planificación urbana estadounidense, que ponía en el centro a la ciudad y su región, la creación de espacios verdes, la zonificación y al transporte como elemento clave de la estructuración de la traza urbana, los primeros planificadores mexicanos intentaron responder a los problemas de la capital (Escudero, 2018). A pesar de sus posturas renovadas, en sus acciones es posible distinguir líneas de continuidad, pues la mejora de la imagen urbana, el saneamiento, la instalación de equipamiento urbano y la lucha contra la ciudad colonial fueron parte de sus objetivos.

Carlos Contreras junto con otros pioneros como los arquitectos Alfonso Pallares y Juan Galindo Pimentel, profesionistas formados en México, pero que adoptaron y promovieron los postulados de la

planificación, plasmaron sus visiones en diarios y revistas especializadas y además comenzaron a institucionalizar la planificación urbana en México. A través de la impartición de clases, la creación de organizaciones, la inserción en puestos de mando en las instituciones estatales, la redacción de leyes y proyectos y la intervención de la ciudad con planes y obras de diverso tipo, dieron forma a una manera de comprender la ciudad moderna y de intervenir en ella con parámetros racionales, derivados de diagnósticos minuciosos, para alcanzar esa utopía modernista (Drago, 2016; Escudero, 2018; Miranda, 2008; Sánchez 2002).

Para estos profesionales, la gestión de la ciudad debía realizarse a través de métodos científicos y con una visión técnica, no política. Los planificadores realizaron un diagnóstico muy completo de los problemas de la ciudad a través de las notas que publicaron en *Excelsior* en la década de 1920. Así pues, algunas de las problemáticas abordadas fueron la expansión urbana con lotes aislados; la corrupción y falta de preparación técnica de las autoridades municipales; la ausencia de continuidad en el proceso de crecimiento de la mancha urbana; la especulación inmobiliaria; la construcción de un sistema de drenaje deficiente así como otros servicios como el tendido de luz, agua potable y parques públicos; el vacío legislativo en materia de construcciones urbanas; la falta de coordinación entre autoridades locales y nacionales para encauzar la urbanización metropolitana (Miranda, 2008).

Los planificadores también se pronunciaron sobre el problema del tráfico y la falta de planeación en el trazo de avenidas y calles principales. En 1922, Alfonso Pallares publicó un texto titulado "Ante el plano de la Ciudad de México", en el que hizo un diagnóstico de los problemas contemporáneos de la urbe. Entre ellos, señaló que sus calles ya no se adecuaban a los nuevos medios de transporte, debido a su origen colonial. Señaló dos problemáticas principales:

La primera establece que las arterias donde el tráfico se desarrolla más intensamente no tienen la capacidad en el núcleo antiguo de la ciudad, para que el movimiento de peatones y vehículos se desarrolle debidamente. Pasa actualmente con nuestra ciudad lo que nos pasa con los vestidos que nos pusimos cuando éramos jóvenes: ya no

le vienen al hombre maduro. La otra consecuencia hace ver que los puntos de ensanchamiento de las arterias principales, por su forma y por sus dimensiones, son una verdadera contradicción de las formas y caracteres que semejantes momentos de la arquitectura urbana requieren (Drago, 2016, p. 115)

En los años subsecuentes Pallares elaboró propuestas para descongestionar el tráfico en el centro de la ciudad. Sus soluciones consistían en intervenir los “factores físicos de la estructura urbana” (Drago, 2016, p. 115), eliminar paraderos de camiones y taxis en el centro, ensanchar calles, derribar edificaciones antiguas y proyectar nuevas calles diagonales y anchos bulevares.

Por su parte, en agosto de 1925, Juan Galindo Pimental señaló que “el tráfico es un problema de planificación no abordado.” Afirmó que, ante las crecientes estadísticas de accidentes viales, las acciones gubernamentales “han sido y continúan siendo vanas.” El arquitecto indicó que las medidas tomadas —descritas en el apartado anterior— tenían dos defectos: primero, no considerar “las condiciones de las arterias de circulación” y, segundo, “la imposible previsión en el aumento de circulación de un mes para otro, cuyos cambios han sorprendido siempre a los más previsores y prácticos”. Para Galindo Pimentel, la falta de orden vial en la ciudad se debía a que en el trazo de nuevas colonias y calles primaban los intereses privados sobre los de los gobiernos municipales. Los responsables eran “fraccionadoras que no sacrifican los terrenos bastante [sic] para una buena planificación y que conservan determinados puntos cuyo valor es de consideración por la demanda del público, en detrimento de la buena circulación de vehículos.” (Galindo, 1925, p. 2).

Estos arquitectos se alinearon a la visión que proponía transformar la ciudad y no conformarse solo con tener reglamentos más detallados o policías mejor capacitados y equipados para controlar el tráfico. Dicha transformación tendría que hacerse con énfasis en el centro de la ciudad, que, debido a sus calles estrechas, de alrededor de diez metros, era uno de los lugares más congestionados. Pero sería el arquitecto Carlos Contreras y sus colaboradores más cercanos quienes harían propuestas más radicales y

pondrían en práctica la planificación urbana para construir la ciudad motorizada.

Aquí es necesario apuntar que los abordajes sobre el tráfico motorizado por la planificación no fueron exclusivos de México. Otras ciudades de América Latina experimentaron problemas similares y contaron con pioneros provenientes de Europa o influenciados por sus ideas que realizaron diagnósticos y propuestas para reordenar el espacio urbano. En la capital chilena se creó en 1929 la Sección de Urbanismo, que contrató al urbanista austriaco Karl Brunner quien después de realizar un diagnóstico identificó al problema de la vialidad como uno de los más dificultosos debido a la traza antigua de la urbe (Errázuriz, 2017). En Rio de Janeiro, en 1928, el intendente Antonio Prado Junior invitó al urbanista francés Alfredo Agache a realizar el primer Plano Urbanístico de gran alcance de la capital, con el objetivo de responder a los problemas derivados de la expansión urbana (Faria, 2006). Sin embargo, como ha resaltado Gorelik (2022), la particularidad del caso mexicano reside en que desde los años veinte, Carlos Contreras se ligó a la escuela estadounidense de la planificación, a diferencia de los países latinoamericanos señalados, que recurrieron a los modelos europeos.

Planificar la ciudad para la era del motor

Carlos Contreras estudió arquitectura en la Universidad de Columbia junto a connotados expertos de la planificación urbana. Participó en las primeras reuniones internacionales sobre el tema y colaboró en los equipos que realizaron planes urbanos para ciudades estadounidenses. En suma, este arquitecto contribuyó con cuatro elementos básicos para sentar las bases de la planificación en México: 1) la construcción de un cuerpo conceptual y metodológico; 2) la creación de un grupo interdisciplinario que pusiera en prácticas estas ideas; 3) la redacción de un cuerpo legal que sustentara a la planificación; y 4) la puesta en marcha de proyectos para intervenir los problemas urbanos de México (Sánchez, 2002).

Contreras formó parte de una comunidad internacional y polifónica de planificadores y urbanistas. En la Universidad de Columbia aprendió y colaboró con profesionales que participaron en proyectos de vanguardia.

Asimismo, en Nueva York colaboró en los encuentros de la *International Federation for Housing and Planning* que reunieron a arquitectos preocupados por crear una disciplina para intervenir en las ciudades y resolver los problemas derivados de la industrialización y la expansión urbana. Asimismo, en aquella universidad se vinculó con el equipo comandado por el escocés Thomas Adams, que estaba trabajando en la elaboración del Plan Regional de Nueva York. Estos encuentros y vínculos profesionales alentarían sus esfuerzos para transformar la capital mexicana (Gorelik, 2022)

Cuando Contreras regresó a México, en 1925, comenzó a realizar diversos esfuerzos institucionales para difundir la planificación en el contexto mexicano. Por ejemplo, creó la Asociación Nacional para la Planificación Urbana; publicó numerosos análisis de la ciudad en *Excelsior* y *El Universal*; impartió el curso "Planificación de ciudades y arte cívico" en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional entre 1925 y 1927 y fundó la revista *Planificación* en ese mismo año. Ya incorporado a las instituciones federales, redactó la Ley de sobre Planificación General de la República en 1930, la Ley de la Comisión Nacional de Planeación que creó la Oficina del Plano Regulador del Distrito Federal y publicó el primer *Plano Regulador* de la capital en 1933, año en que también redactó la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal (Escudero, 2018).

El equipo de trabajo que formó con sus alumnos y colaboradores utilizó la revista *Planificación* como plataforma para difundir sus discusiones, proyectos y obras. Entre los colaboradores de Carlos Contreras se pueden destacar al dibujante Justino Fernández, que se encargó de realizar los planos que diseñó el planificador, a los arquitectos José Luis Cuervas y Carlos Obregón Santacilia, prominentes profesionales; entre sus alumnos destacaron Enrique del Moral y Juan O'Gorman, que después serían importantes arquitectos. Varios de los proyectos de sus alumnos y colaboradores se publicaron en la revista y algunos fueron puestos en marcha por la Comisión Nacional de Planeación. Asimismo, varios de los artículos de la publicación eran diagnósticos o reportes de los avances de las obras de dicha institución. Esta articulación tripartita (universidad, instituciones del Estado y publicaciones) permitió postular a la planificación como una disciplina universitaria con

un foro de debate en el que podía difundir sus proyectos y posturas. Asimismo, esta articulación abonó a la creación de un campo de inserción laboral y de intervención en la ciudad (Contreras, 1938, p. 1).

En cuanto a la cuestión del tráfico, justamente en *Planificación* se hicieron diagnósticos, propuestas y relatorías de avances de intervenciones urbanas. Para los impulsores de la publicación, la congestión del tráfico, además de ser una problemática urbana, representaba una dificultad para el progreso económico de la capital, pues el congestionamiento generaba pérdidas monetarias y de tiempo cada vez que los vehículos se quedaban detenidos. En consonancia con la circulación de los saberes, capitales y expertos anglosajones del transporte y su influencia en la planificación mexicana, se entendió al tráfico como un campo de interacción permanente y como un campo de negociaciones y conflictos que produce una circulación dificultosa que debe ser ordenada a través de la producción de infraestructura y normas (Del Cueto y Gruschetsky, 2023).

En un editorial de 1928 de *Planificación*, se afirmó que en la

Ciudad de México y Distrito Federal 300 000 pasajeros son transportados diariamente por los tranvías, camiones y automóviles con que cuenta la metrópoli; si la pérdida de tiempo debida a la congestión del tráfico, en calles que carecen de capacidad suficiente, se estima en veinte minutos cada día, entonces la pérdida de tiempo total será equivalente a 12 500 días de trabajo de ocho horas. Si el salario medio lo estimamos conservadoramente en \$2.50, y si únicamente se supone que la mitad de esa pérdida de tiempo la reportan los patrones de las fábricas, casas comerciales y oficinas, entonces la pérdida de trabajo productivo será en un año de 300 días útiles, de \$4 687 500.00 y esto sin contar con la pérdida de la eficiencia personal a causa de las incomodidades y molestias producidas por las aglomeraciones en los tranvías y camiones y por los transbordos. Esta cantidad representa el 6 por ciento sobre un capital de \$78 125 000.00. (Editorial, 1928, p. 3)

El tráfico deficiente se presentaba como perjudicial para trabajadores y patrones. De igual forma,

generaba pérdidas para aquellos que tenían negocios en el transporte público. El editorial aseveró que

En México existen aproximadamente 35 000 vehículos automóviles que están sujetos a una demora, a causa del tráfico, de 30 minutos diarios, en promedio. Suponiendo que su manipulación represente un costo diario de \$7.00, la pérdida de tiempo señalada representa para los propietarios de los vehículos una erogación infructuosa de \$15 312.00 cada día, y en un año de 300 días útiles, un gasto inútil de \$4 594 600.00. Suma esta que representa una capitalización al 6% anual de \$76 576 666.00. Se puede, pues, afirmar que el gasto de \$155 000 000.00, que representan en conjunto ambas capitalizaciones, quedaría justificado si se pusiera término a estas pérdidas innecesarias. (Editorial, 1928, p. 4)

Al presentar las consecuencias del tráfico de esta manera, se volvía justificable la propuesta de soluciones radicales y costosas para destrabar el problema. En la revista se incluyeron varias proposiciones para ensanchar o prolongar avenidas que formaban parte de un plan más amplio para sanear la circulación. El objetivo fue promover una circulación de automóviles más fluida a través del ensanchamiento de avenidas antiguas, el trazado de una retícula de amplias

avenidas ortogonales, cruzadas por diagonales y circuitos de circunvalación. Con ello se aceleraría la circulación y se evitarían pérdidas.

Los proyectos de Contreras y sus colaboradores fundamentaron la planificación del Distrito Federal en el sistema circulatorio. Trazar un adecuado sistema de avenidas y transportes permitiría zonificar la capital en espacios funcionales tales como la habitación, el comercio, la industria y el ocio, así como incluir áreas verdes (Escudero, 2018). Sin embargo, estas propuestas implicaban destruir una parte importante de las edificaciones que existían en la ciudad, algunas de ellas consideradas de valor artístico e histórico. Pero al mismo tiempo, los proyectos promovían la valorización de terrenos al incorporar infraestructura vial y, por lo tanto, la creación de negocios inmobiliarios que revitalizarían la economía de la capital.

Hubo propuestas que no se realizaron por la cantidad de edificaciones patrimoniales que habría que destruir. Por ejemplo, en el primer número de *Planificación* un artículo se revisó el "Proyecto de Prolongación de la Avenida Chapultepec hasta la Plaza de la Constitución." Esta propuesta fue perfilada por el arquitecto Carlos Obregón Santacilia con el objetivo de resolver "los problemas de congestión del tráfico" y de paso, crear nuevas zonas de interés inmobiliario, como se aprecia en la Figura 2.

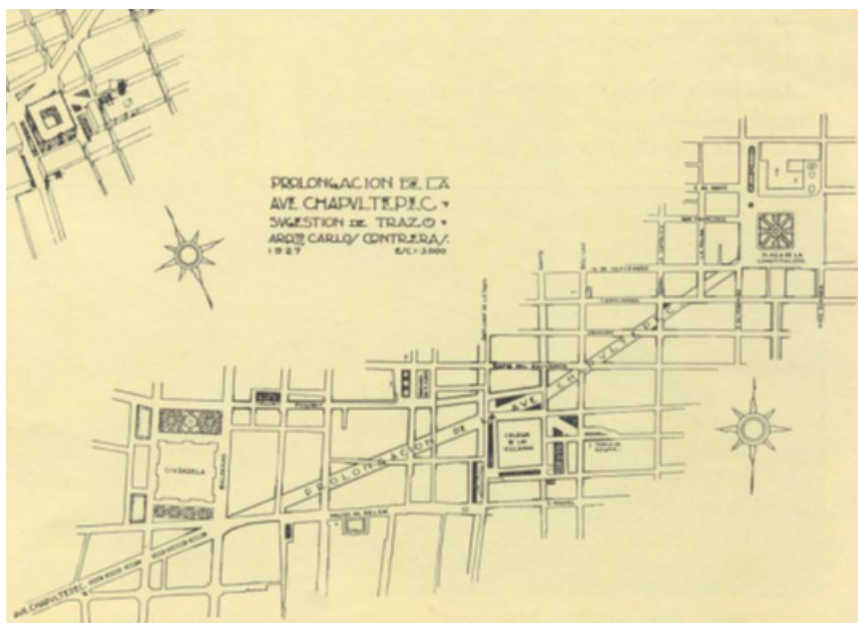


Figura 2. Prolongación de la Avenida Chapultepec, 1927. Proyecto de Prolongación de la Avenida Chapultepec Hasta la Plaza de la Constitución, 1927, p. 19.

Se trataba de abrir una gran avenida “de 30 metros de anchura, asfaltada y dotada de todos los servicios que exige una ciudad moderna”; partiría de la intersección de las calles Balderas y Chapultepec. Ahí quedaría conformada una “plaza monumental y constituiría la zona comercial de mayor importancia en México, ya que sería el lugar indicado para construir edificios importantes: almacenes, teatros, hoteles.” La prolongación en dirección noreste llegaría a la esquina suroeste del Zócalo. Implicaría destruir varias edificaciones, aunque se respetarían el Colegio de las Vizcaínas, los edificios del Banco Nacional y el Correo francés. El costo del proyecto sería, según cálculos del arquitecto, de 14 a 15 millones de pesos que no serían onerosos para el gobierno federal y el municipio, “toda vez que al abrirse la nueva arteria capitalina, los terrenos que queden a lo largo de ella tendrán un valor considerablemente mayor, permitiendo así las expropiaciones que habrá necesidad de llevar a cabo” (Proyecto de Prolongación de la Avenida Chapultepec..., 1927, p. 18). Esta propuesta nunca se realizó y llegó a dividir a la opinión pública y a los propios arquitectos sobre su pertinencia.⁴

En el número inaugural de *Planificación* se planteó la posibilidad de construir “Una Gran Avenida de Norte a Sur” para abrir un acceso al Zócalo. El objetivo era “servir de desahogo al tráfico creando una avenida comercial de gran importancia y construir el edificio del Gobierno del Distrito con frente a la Plaza.” Se proyectó una vialidad de 46 metros de ancho en su desembocadura en la plaza y de 36 metros en el resto de su extensión. Sería una de las “más bellas avenidas de la ciudad con una perspectiva magnífica al desembocar casi en eje a la Catedral de México.” (Una Gran Avenida de Norte a Sur, 1927, p. 21). Como se observa en la Figura 3, significaría una importante salida al tráfico, un detonante del valor de los terrenos y de la construcción de nuevos edificios. A diferencia de la propuesta anterior, dicho proyecto se llevaría a la práctica a partir de 1936, formando la avenida 20 de Noviembre.

Como muestra la Figura 4, otros artículos de la revista realizaron propuestas y relataron las obras de los proyectos de ensanchamiento de algunas avenidas con el objetivo de conectar espacios fuera del centro. En 1928, un artículo sin autor propuso “la apertura de una Gran Avenida

Oriente Poniente” que conectaría Chapultepec Heights, un barrio suburbano construido para las élites al poniente de la capital, con el camino de Puebla, que iniciaba en el extremo oriente de la urbe, “sin pasar por el corazón de la ciudad.” Se trataba de una prolongación del tramo que conectaba Paseo de la Reforma con la colonia residencial hacia el oriente en línea recta, pasando al sur del centro de la ciudad. Esta avenida “serviría de entrada directa al tráfico de automóviles que viniera de Puebla y se dirigiera a las colonias residenciales sin tener que atravesar la ciudad.” El trazo implicaría la destrucción de importantes edificios en las colonias Roma y Condesa, lo que probablemente inhibió su realización. Sin embargo, queda de manifiesto que los planificadores ya proyectaban grandes arterias descentralizadas que conectaran a los suburbios de la ciudad (Proyecto Para una Gran Avenida Oriente Poniente en la Ciudad de México, 1928, p. 13).

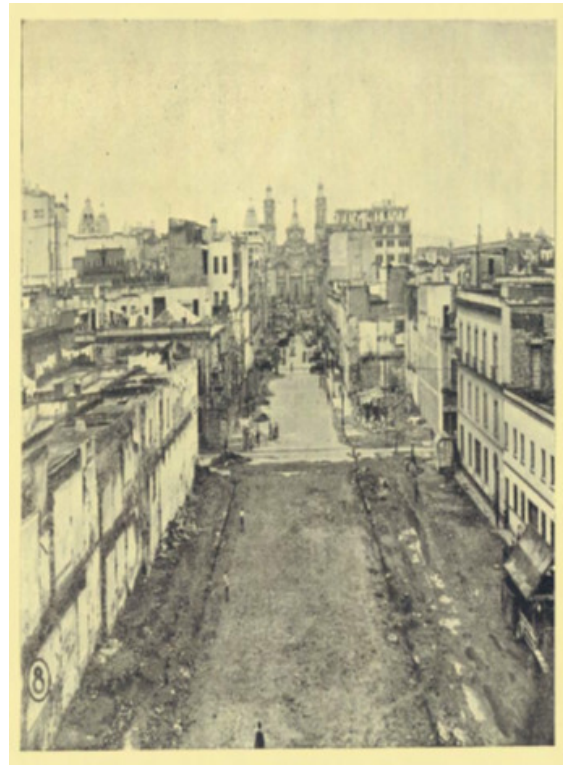


Figura 3. Ampliación de la Avenida 20 de Noviembre, 1935. Schulz, 1935, p. 46.

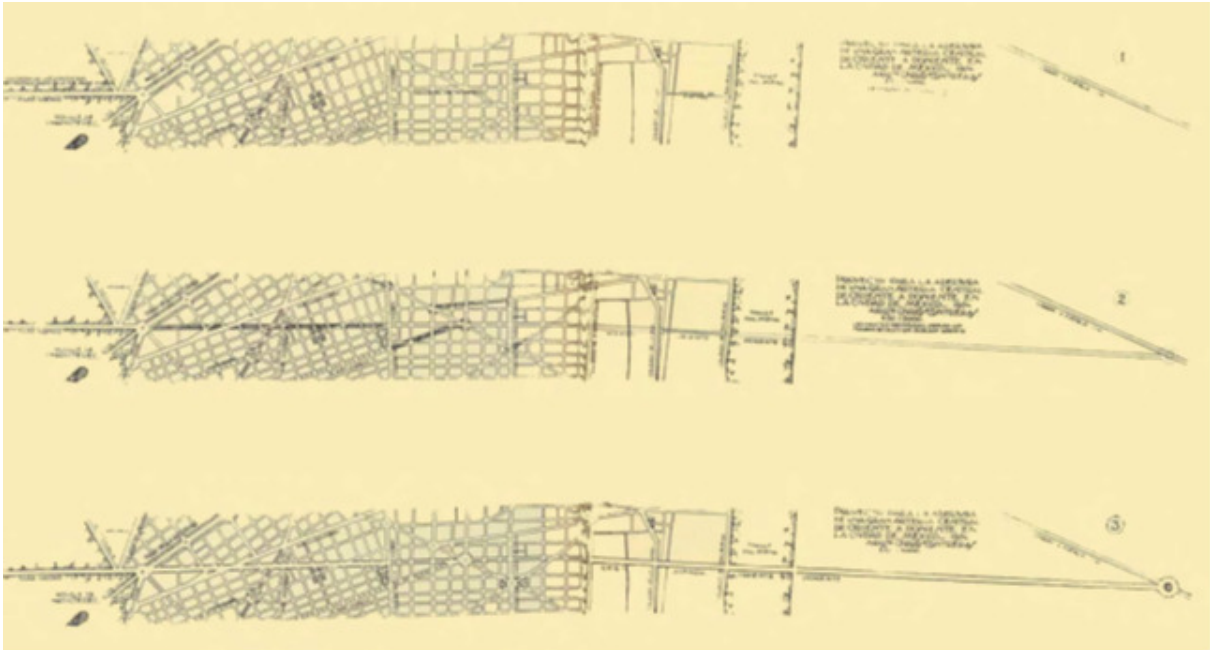


Figura 4. Proyecto de avenida de libramiento de la ciudad vieja, 1928. Proyecto Para una Gran Avenida Oriente Poniente en la Ciudad de México, 1928, p. 14.

En el número cuatro de la revista, Contreras propuso la creación de un anillo de circunvalación interior que rodeara el casco histórico de la ciudad con la finalidad de agilizar la circulación y crear arterias que descentralizaran la movilidad. Para el arquitecto, “el proyecto que en mi concepto resolvería todos los problemas serios de congestión de tráfico del momento y los que puedan existir hasta dentro de treinta años, es sin duda (...) un Boulevard de Circunvalación Interior.” Dicha avenida radial “serviría como arteria de desahogo de circunvalación en la periferia de la ciudad, permitiendo el paso de vehículos alrededor del núcleo central, sin tener que pasar por el centro de la ciudad, permitiría además la liga de entrada y salida de los principales caminos de automóviles” (Contreras, 1927, pp. 18-19). La avenida propuesta, de 35 metros de ancho, estaría contenida dentro de otro anillo mayor, que bordearía los límites de la ciudad. Estos proyectos no se realizaron, probablemente debido al costo social y político que implicaba la expropiación y el desplazamiento de habitantes (Contreras, 1927, pp. 18-19).

Un proyecto que si fue llevado a cabo fue el ensanche de la avenida San Juan de Letrán. En una comunicación sobre los avances de la

Comisión de Planificación del Distrito Federal sobre esta obra se hizo referencia a uno de los aspectos más polémicos del proyecto: la necesidad de arrasar edificaciones. En los trabajos de demolición para expandir un primer tramo, entre el edificio de La Nacional y la Avenida Independencia, se analizó “el caso de la conservación o destrucción definitiva del antiguo templo de Santa Brígida, por sus méritos arquitectónicos.” Luego de haber demolido las construcciones aledañas y dejar en pie dicha iglesia, se meditó sobre “los inconvenientes que su ubicación aportaría para el intenso tráfico de la avenida”, por lo que se resolvió que sería destruida (Schultz, 1934, pp. 34-35).

Pero Carlos Contreras no se conformó con transformar el centro de la ciudad para sanear el tráfico o trazar avenidas de circunvalación y libramientos, era necesario considerar a la ciudad en su totalidad. Por ello elaboró *El Plano Regulador del Distrito Federal*, un instrumento de planificación publicado en 1933, que tenía el objetivo de hacer un diagnóstico de los problemas urbanos de la capital y establecer directrices para guiar su crecimiento futuro. Esta publicación siguió las premisas funcionalistas de la planificación, a saber, el trazo de grandes arterias, la zonificación

de los usos urbanos y la construcción de nueva infraestructura urbana. En efecto, se formuló una reforma completa de la urbe basada en diez elementos: población, zonificación, sistema circulatorio y medios de transporte, un sistema de espacios verdes y de conservación, servicios municipales, la vivienda, la recreación, la arquitectura, el financiamiento y la legislación. En la Figura 5 se reproduce uno de los planos generales de la publicación.

La promesa era una ciudad eficiente. Una urbe con una circulación eficiente, con espacios abiertos y monumentales, con zonas especializadas —residencial, vivienda obrera, comercial, industrial, recreativa y con ciudades satélites)— con un sistema de transporte integrado y eficaz. Sin embargo, los costos eran altos pues implicaba una importante inversión pública, esfuerzos materiales elevados —derrumbar y construir cientos de edificaciones— y un sacrificio de los habitantes que serían desplazados. Algunas de sus propuestas se realizaron sin demora, otras varios años e incluso décadas después de la publicación del documento. Muchas indicaciones

quedaron en proyecto y otras fueron desechadas por las autoridades (Escudero, 2018).

A pesar de la inviabilidad de algunas de sus propuestas, el *Plano Regulador* es ya una muestra de cómo la ciudad moderna fue pensada e intervenida desde una visión en que la movilidad motorizada determinaba el trazado de su morfología y estructura. Vale la pena destacar algunos aspectos del plano para dar cuenta de ello. En primer lugar, en el documento se señaló la conexión entre la expansión de la ciudad y crecientes “relativas distancias entre el hogar del trabajador y el lugar donde trabaja”, que les provocaban mayores gastos para sufragar su desplazamiento y a las autoridades mayores esfuerzos para mantener en condiciones óptimas la infraestructura de la capital. El otro elemento, estrechamente relacionado con el anterior, fue “la pérdida de tiempo en recorridos inútiles que significan mayor desgaste físico y espiritual en el individuo, menor rendimiento personal y mayor costo en la producción” (Contreras, 1933, p. 14).



Figura 5. Estudio preliminar del Plano Regulador del Distrito Federal, 1932. Contreras, *El Plano Regulador*, 1933, s/p

Las largas distancias y el tiempo perdido en la congestión del tráfico representaron un obstáculo para la producción económica. Para resolver el problema *Plano Regulador* planteó reformar el trazado de calles de la ciudad e integrar los diversos sistemas de transporte. En el apartado “Sistema circulatorio y medios de transporte” se perfiló la creación de un sistema de arterias principales, bulevares, vías parque y calles secundarias que hicieran expedito el tráfico. Estaría compuesto por anchas calles, de hasta treinta metros, con trazo ortogonal, con hasta quince arterias que correrían de norte a sur de manera paralela y perpendicular a las diez avenidas que irían de oriente a poniente. Además, se propuso el trazo de algunas diagonales para acelerar la circulación.

Otro elemento importante fue que se puso como prioridad eliminar la competencia entre tranvías y camiones, un problema que afectaba a quienes deseaban desplazarse por la ciudad (Freeman, 2012) en un periodo de diez a quince años, pues “resulta ruinosa, en muchos casos, para ambas organizaciones” (Contreras, 1933, p. 35). Para ello se postuló la creación de una red tranviaria de circuitos en dirección norte-sur y oriente-poniente; eliminar las líneas paralelas de camiones y tranvías; que la Plaza de la Constitución dejara de ser central tranviaria y camionera; prolongar las líneas que conectaban con los municipios; crear circuitos de líneas eléctricas de tránsito rápido sobre los cruces de avenidas de primera importancia; y definir terminales teniendo en consideración la ubicación de las de ferrocarriles y camiones. También se formuló la necesidad de hacer líneas subterráneas de tranvías para separar el tráfico tranviario del nivel de las calles en las partes congestionadas de la ciudad.

En cuanto al sistema de transporte de camiones, se plantearon varias medidas para concentrar sus operaciones a escala local. Para ello, se formuló la creación de cuatro estaciones centrales ubicadas en diversos puntos estratégicos de la capital, por su grado de conectividad. La creciente necesidad de espacio para estacionar automóviles y los problemas que generaba a la circulación también fue tratado, aunque brevemente. Para resolver la cuestión se planteó construir “garages modernos y amplios en algunas casas viejas con patios grandes ubicadas en el primer cuadro, o bien creando plazas especiales de estacionamiento” (Contreras, 1933, p. 38).

Este documento es relevante pues se trató de un instrumento de planificación pionero al poner en el centro de la estructuración urbana a las vialidades y a la movilidad motorizada. Aunque las calles siempre han sido un elemento que da forma a la ciudad, las que proponía Contreras eran vialidades diseñadas para el tráfico denso de automóviles, con anchuras amplias para descongestionar las zonas centrales de la capital y hacer más eficiente la movilidad entre el centro y las colonias suburbanas para para las élites y sectores medios. Hay aquí un impulsó por adaptar a la ciudad al tráfico motorizado. Contreras tenía claro que los automóviles ya eran un elemento definitorio del futuro de la ciudad.

Reflexiones finales

La idea de lo que debía ser la ciudad moderna de Carlos Contreras y la generación de arquitectos pioneros de la planificación urbana en México estuvo marcada por el impacto de la movilidad motorizada. Con ello, reactualizaron la metáfora médica que postulaba que para que el cuerpo y la ciudad estuvieran sanos había que hacer eficiente la fluidez del sistema circulatorio. Pero sus proyectos, algunos de escala descomunal y con cierto velo utópico, chocarían con la realidad de la Ciudad de México, caracterizada por su monumental arquitectura colonial, golpeada en sus finanzas por la crisis de 1929 y envuelta en constantes pugnas políticas. Todos estos procesos disminuyeron la capacidad del Ayuntamiento de la Ciudad de México de introducir reformas significativas en la capital.

Alejandrina Escudero (2018) ha señalado la contradicción entre el utopismo y el pragmatismo de Contreras y su generación. Aunque proponían proyectos de escala monumental, con altos costos sociales, económicos y políticos que ponían en duda su viabilidad, confiaban que con la consolidación de las instituciones de planificación se podrían realizar. Algunos de sus proyectos se realizaron en los años treinta, luego de la reorganización política de la capital del país de 1929, que creó el Departamento del Distrito Federal, cuyo titular era designado directamente por el gobierno federal, una institución puramente administrativa, con capacidad de intervención urbana. Con el apoyo del primer regente Aaron Sáenz y del secretario de hacienda Alberto J. Pani,

se financiaron intervenciones en el centro de la ciudad. Sin embargo, varios de las propuestas más ambiciosas del *Plano Regulador*, como las avenidas de circunvalación, o los ejes viales, tendrían que esperar hasta los años setenta para volverse una realidad. Este sistema de anchas avenidas que se intersecan formando una cuadrícula ortogonal, que se complementa con dos circuitos, uno interno y otro externo, define en gran medida la morfología actual de la capital mexicana. (Escudero, 2018; Sánchez, 2002).

La dimensión utópica de la planificación pronto encontró sus límites. Entender a la ciudad como una entidad que se puede intervenir de forma sencilla, como si se tratase de un dispositivo mecánico, para irradiar la modernización chocó con la conflictiva y convulsa política local, con las turbulencias de la economía global y con la historia de la pesada y monumental arquitectura de la capital. Como ha postulado Adrián Gorelik, en las naciones periféricas, la modernidad llegó como un ideal y tuvo en la ciudad, una “máquina para inventar la modernidad, extenderla y reproducirla”, sin embargo, los reformadores y los artífices de dicho proyecto encontraron trabas constantes para el despliegue de sus utopías (Gorelik, 2003).

Pareciera que el siglo XX, con su entusiasmo por la motorización y por adaptar a la ciudad al tráfico motorizado, atrapó a las ciudades actuales en una morfología que propicia el uso del automóvil. A pesar de las medidas que se toman para mejorar el transporte público y desincentivar el privado, la dimensión actual de la metrópoli mexicana, y las distancias entre los hogares y los centros de trabajo complican el descentramiento del transporte motorizado. Quizás continuar revisando el pasado de las ciudades latinoamericanas podamos encontrar claves que contribuyen a proyectar modelos de ciudad menos dependientes del tráfico automotor.

Notas

¹ Para una discusión sobre las diferencias entre planificación y urbanismo ver Gorelik, 2022.

² Quizás la excepción es el trabajo de Elisa Drago (2016) sobre el arquitecto Alfonso Pallares, que dedica un apartado sobre las conexiones entre el tráfico motorizado y el impacto que tuvo en los usos de la ciudad y en las perspectivas de la arquitectura moderna. Sobre la historiografía de la planificación urbana en otras ciudades latinoamericanas véase Almandoz, 2013; Almandoz y Monti, 2019; Gorelik, 2022; Jajamovich, 2013; y Novick, 2009.

³ Esto no quiere decir que antes no existiese un proyecto urbano que coordinara las obras públicas realizadas en la capital para modernizar su infraestructura y embellecer su imagen. La historiografía urbana ha destacado que durante el porfiriato hubo un proyecto de ciudad definido que guio la realización de los esfuerzos de reforma urbana. Ejemplos de esto fueron la renovación del Paseo de la Reforma; la alineación de varias calles del casco histórico de la capital con el objetivo de mejorar la circulación; el proyecto del Gran Canal para el desagüe; o la instalación de alumbrado público.

⁴ En 1933 Carlos Contreras cambió de opinión sobre este proyecto y lo calificó como un error. Si bien el nuevo enfoque de intervención estaba dispuesto a destruir, aun existían ciertos límites enmarcados por el valor patrimonial de ciertas edificaciones y los costos políticos y sociales de proyectos de tal magnitud (Contreras, 1933).

Referencias

- Almandoz Marte, A., y Monti, A. I. (2019). De urbanistas a planificadores. *A&P Continuidad*, 6(11), 18-25. <https://doi.org/10.35305/23626097v6i11.225>
- Almandoz, A. (2013). *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Puc Chile/ril Editores.
- Aréchiga, E. (2013). Lucha de clases en la ciudad. La disputa por el espacio urbano, ca. 1890-1930. En C. Illades y M. Barbosa (Coords.), *Los trabajadores de la ciudad de México 1860-1950. Textos en homenaje a Clara E. Lida* (pp. 19-50). El Colegio de México/UAM-Cuajimalpa.
- Ayala, E. (Coord.) (2013). *Segunda Modernidad urbano-arquitectónica. Construcción teórica y caracterización del período*, UAM-Xochimilco.
- Barbosa, M. (2008). *El trabajo en las calles. Subsistencia y negociación política en la ciudad de México a comienzos del siglo XX*. El Colegio de México/UAM-Cuajimalpa.
- Booth, R. (2019). Del camino plano a la avenida España. Debates tecno-políticos e infraestructuras públicas en la conformación del Gran Valparaíso, 1906-1930. *Historia* 396, 9(1), 73-124.
- Canto, E. (2015). Automóviles y cultura vial en la ciudad de México durante las décadas de 1910 y 1920. *Boletín del Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca*, 78, 1-32.
- Contreras, C. (1927). Un Boulevard de Circunvalación Interior para la Ciudad de México. *Planificación*, 1(4), 18-19.
- Contreras, C. (1933). *Plano Regulador del Distrito Federal*. Departamento del Distrito Federal.
- Contreras, C. (1938). *Estudio de planificación*, XVI Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación.
- De Anda, E. (2006). *Historia de la arquitectura mexicana*. Gustavo Gili.
- Del Cueto, C. y Gruschetsky, V. (2023). Tráfico urbano. En D. Zunino, P. Jirón y G. Giucci (Eds.), *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 285-297). Teseo Press.
- De Egea, J. (30 de agosto de 1928). El tráfico y sus agentes de antaño y hogaño. *El Universal Ilustrado*.
- Drago, E. (2016). *Alfonso Pallares. Sembrador de ideas*. UNAM. Editorial (mayo, 1928). *Planificación*, 1(9), 3-4.
- El Automóvil Club of Southern California pregunta cuantos automóviles existen en esta Capital, (1911). Archivo Histórico de la Ciudad de México, Ayuntamiento/Gobierno del Distrito; Vehículos: automóviles, vol. 1834, exp. 4088, f. 2.
- Errázuriz, T (2014), La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931), *Historia* 47(2), 113-154.
- Escudero, A. (2018). *Una ciudad noble y lógica. Las propuestas de Carlos Contreras Elizondo para la ciudad de México*. UNAM/UAA.
- Espinosa, E. (2003). *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano, 1521-2000*. IPN.
- Faria Pereira, R. (2006). Plan Agache en Rio de Janeiro, Capital Federal de Brasil: Urbanismo de excelencia en los años 20. *Urbano*, 9(13), 78-81.
- Galindo, J. (2 de agosto de 1925). El tráfico es un problema de planificación aun no abordado, *Excelsior*, tercera sección, p. 2.
- Gobierno del Distrito Federal (1918). *Reglamento de tráfico del Distrito Federal*. Imprenta Escalante.
- Gobierno del Distrito Federal (1930). *Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos*.
- Gorelik, A. (2022). *La ciudad latinoamericana. Una figura de la imaginación social del siglo XX*, Siglo XXI Editores.

- Gorelik, A. (2003). Lo moderno en debate. Ciudad, modernidad, modernización. *Universitas Humanística*, 56, 11-27.
- Jajamovich, G. (2013). Miradas sobre intercambios internacionales y circulación internacional de ideas y modelos urbanos. *Revista de Investigación Social Andamios*, 20(22), 91-111.
- Las últimas disposiciones del Departamento de Tráfico (8 de febrero de 1925). *Excelsior*, segunda sección.
- Los accidentes en automóvil (3 de junio de 1906). *El Imparcial*, p. 5.
- Miranda, S. (2008). *La creación del Departamento del Distrito Federal. Urbanización, política y cambio institucional*. UNAM.
- Novick, A. (2009). La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 1, 4-13. <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/12252>
- Piccato, P. (2003). Estadísticas del crimen en México: series históricas. Columbia University.
- Proyecto de Prolongación de la Avenida Chapultepec Hasta la Plaza de la Constitución, (septiembre, 1927). *Planificación*, 1(1), 18-19.
- Proyecto Para una Gran Avenida Oriente Poniente en la Ciudad de México (febrero, 1928). *Planificación*, 1(6), 13-14.
- Reglamento de circulación de vehículos (1903), Archivo Histórico de la Ciudad de México; Ayuntamiento; Gobierno del Distrito: vías públicas; vol. 1827; exp. 1, ff. 1-9.
- Reglamento del Tránsito en el Distrito Federal (1933). *Diario Oficial de la Federación*, LXXVIII(51), 837-872.
- Reinscripción de automóviles particulares (1917). Archivo Histórico de la Ciudad de México, Ayuntamiento/Gobierno del Distrito; Vehículos: automóviles, reinscripción, vols. 4173, 4174, 4175 y 4176.
- Sánchez, G. (2002). *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana. Los sustentos de un Proyecto de Prolongación de la Avenida Chapultepec Hasta la Plaza de la Constitución nueva modernidad en la Ciudad de México, 1917-1940*. UAM-Azcapotzalco/Asamblea Legislativa del Distrito Federal.
- Schulz, E. (marzo-diciembre, 1935). Breve reseña acerca de los trabajos relacionados con la planificación de la Ciudad de México. *Planificación*, 2(5), 46-57.
- Una Gran Avenida de Norte a Sur (septiembre, 1927). *Planificación*, 1(1), 20-21.
- Vargas, R. (2006). *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos* (Vol. IV). *El siglo XX* (t. I), *Arquitectura de la Revolución y revolución de la arquitectura*, UNAM / FCE.
- Zubieta y Aramburu, F. (1965). *El tránsito en la Ciudad de México. Álbum con 29 hojas conteniendo 86 fotografías y 3 representaciones de planos donado al Museo de la Ciudad de México por el sr. Ing. Fernando Zubieta y Aramburu, s/e*.

Diego Antonio Franco de los Reyes

Doctor en Historia Moderna y Contemporánea por el Instituto Mora, México. Posdoctorante en el Área de Investigación en Historia Moderna y Contemporánea del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México. República de Cuba 74-403, Centro Histórico, Ciudad de México, C. P. 06000.

onagro19@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-7361-9064>