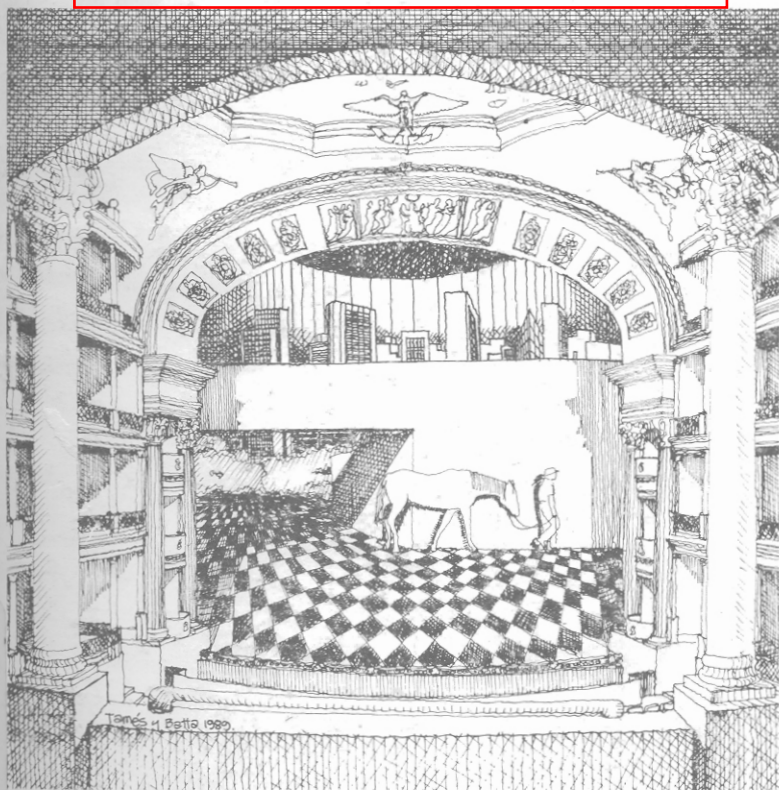


LA MODERNIZACION DE LAS CIUDADES EN MEXICO

Manuel Perló Cohen
Compilador



SEMINARIO

LA MODERNIZACIÓN DE LAS CIUDADES EN MÉXICO

MANUEL PERLÓ COHEN
Coordinador de la Edición



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

MÉXICO 1990

daniel hiernaux nicolas

SEMINARIO LA MODERNIZACIÓN DE LAS CIUDADES

El Seminario La Modernización de las Ciudades en México se llevó a cabo del 8 al 12 de agosto bajo los auspicios de la Coordinación de Humanidades de la Universidad Nacional Autónoma de México y con la colaboración del Instituto SEDUE de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología y de la Facultad de Arquitectura de la UNAM. Se agradece la importante colaboración del doctor Miguel de la Torre en la organización de este evento.

MANUEL PERLO COTTEN
Coordinador de la Edición



Primera edición, 1990

DR ©1990 Universidad Nacional Autónoma de México
Ciudad Universitaria, 04510, México, D.F.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES

ISBN 986-36-0747-0

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| Introducción Manuel Perló | 7 |
| Palabras Preliminares | 19 |
| Discurso inaugural Dr. Humberto Muñoz García | 21 |
| Discurso inaugural Ernesto Velasco | 23 |
| Discurso inaugural Víctor Bravo Ahúja | 27 |
| Tema I <i>La modernización y sus implicaciones a nivel urbano</i> | 29 |
| La dinámica de la modernización Luis Aguilar Villanueva | 31 |
| Intereses complejos y modernización política en las ciudades de la República Mexicana Cesáreo Morales | 41 |
| Del urbanismo funcionalista a los proyectos urbanos en Francia François Tomás | 49 |
| La modernización de las ciudades en México Alejandra Moreno Toscano Jorge Gamboa de Buen | 61 |
| Tema II <i>Sistemas Hidráulicos</i> | 73 |
| Sistema urbano, necesidades de la población y formas de abastecimiento de agua y saneamiento en los barrios populares de las ciudades de América Latina Mario Vásconez | 75 |

| | |
|--|-----|
| Consideraciones sobre los sistemas hidráulicos en la modernización de las ciudades Guillermo Guerrero Villalobos | 91 |
| El desarrollo de los sistemas hidráulicos para atender los centros de población en México Jorge Carlos Saavedra Shimidzu | 101 |
| Los servicios de agua potable y alcantarillado en el proceso de modernización de las ciudades Alfonso Camarena Larriva | 111 |
| El papel de los usuarios en la solución de los problemas hidráulicos de la ciudad de México Manuel Perló Cohen | 119 |
| Comentarios al tema: sistemas hidráulicos José Ávila Méndez | 135 |
| Tema III <i>Transporte</i> | 139 |
| Los metros y la modernización del transporte en América Latina Etienne Henry | 141 |
| El transporte urbano: ¿punta de lanza para la modernidad? Bernardo Navarro Benítez | 157 |
| El transporte colectivo como catalizador del proceso de modernización de las ciudades Gerardo Ferrando Bravo | 167 |
| Transporte urbano Fernando Islas | 175 |
| Tema IV <i>Problemática Ambiental</i> | 181 |
| Perspectivas ambientales del planeamiento urbano: la descentralización y democratización de las ciudades Enrique Leff | 183 |
| Criterios ecológicos para el bienestar de las ciudades Julia Carabias | 209 |
| El transporte urbano y la contaminación atmosférica en la zona metropolitana de la ciudad de México Jorge Legorreta | 217 |
| Perspectivas del problema de la contaminación atmosférica René Altamirano Pérez | 225 |

| | |
|--|-----|
| Usos agroforestales y medio ambiente en la frontera urbana de la ciudad de México: hacia el fortalecimiento del proceso de planeación a nivel local David Wilk Graber | 233 |
| Comentarios al tema medio ambiente Gabriel Quani de la Torre | 249 |
| Tema V <i>Vivienda</i> | 255 |
| Alternativas de la vivienda en México Ernesto Alva Martínez | 257 |
| Vivienda Ernesto Velasco | 265 |
| El derecho a la vivienda; reto masivo ¿solución masiva? Enrique Ortiz Flores | 273 |
| Política de vivienda popular: nuevas experiencias para su reformulación Manuel Aguilera Gómez | 281 |
| La modernización de las ciudades mexicanas y la vivienda René Coulomb | 293 |
| Tema VI <i>Sistema de Abasto</i> | 297 |
| Sistema de abasto y distribución de alimentos en la ciudad de México: opciones de transformación Fernando Rello | 299 |
| Abasto en el Distrito Federal: antecedentes y perspectivas Manuel Arce Rincón | 315 |
| La modernización en los sistemas de abasto Héctor Castillo Berthier | 323 |
| Comentario al tema: sistema de abasto Elba Pérez Villalba | 333 |
| Tema VII <i>Desarrollo Regional</i> | 337 |
| Descentralización y sistema de ciudades Xavier Cortés Rocha | 339 |
| Equilibrio regional y sistema de ciudades Raúl Olmedo | 345 |
| Modernización y sistema de ciudades en México Daniel Hiernaux Nicolás | 355 |
| | 487 |

| | |
|---|------------|
| La descentralización y las innovaciones de la política urbana Alicia Ziccardi | 359 |
| Rectoría estatal, descentralización y modernización urbana Pedro Jiménez González | 381 |
| Comentarios al tema: equilibrio regional y sistemas de ciudades Crescencio Ruiz Chiapetto | 389 |
| Tema VIII Participación Ciudadana | 395 |
| Políticas en la ciudad: urbanismo, desarrollo económico local, desigualdad social y participación popular Jordi Borja | 397 |
| El derecho a la ciudad y la transformación de las garantías constitucionales en México Antonio Azuela de la Cueva | 409 |
| Planeación y participación ciudadana Juan Gil Elizondo | 421 |
| Gestión urbana y participación ciudadana Jorge Gamboa de Buen | 431 |
| Consideraciones sobre gestión pública y participación social en el proceso de modernización de las ciudades Marco A. Michel Díaz | 441 |
| La reforma urbana integral hacia un nuevo pacto social Pedro Moctezuma Barragán | 449 |
| Sistema político y participación ciudadana Humberto Parra Ramos | 465 |
| La participación ciudadana en nuestras ciudades del futuro Estefanía Chávez de Ortega | 471 |

INTRODUCCIÓN

MANUEL PERLÓ*

I. LA MODERNIZACIÓN: UN TEMA EN CONFLICTO

Después de una larga y laberíntica búsqueda en pos de significados, definiciones, orígenes y experiencias de lo moderno y de la modernización, quisiéramos quedarnos con la sugestiva frase del poeta Apollinaire: "El espíritu nuevo reside en la sorpresa. La sorpresa es su mayor resorte".

Empero, hay que dejar de lado la tentación y tratar de reseñar el camino recorrido. Para algunos autores la raíz última del pensamiento moderno debe buscarse en los fundamentos mismos de la civilización y de la cultura de Occidente: en los filósofos griegos. Desde esta perspectiva, la modernidad estaría asociada con la posición platónica racionalista que puede resumirse como un intento de control racional de la naturaleza y de las relaciones sociales dentro de un pensamiento unitario y unívoco. La modernidad no sería sino la expresión última de dicha experiencia convertida en proyecto.

La aparición histórica del término "moderno", sin embargo, debe ubicarse, según Habermas, a fines del siglo V en Roma, cuando se utilizaba para deslindar el presente cristiano —que acababa de convertirse en religión oficial— del pasado pagano. Durante varios siglos el concepto quedó en calidad de contendiente en las más variadas polémicas y querellas religiosas. A partir del siglo XIII el término se usó en la escolástica para indicar la nueva lógica terminista designada como vía moderna frente a la vía antigua de la lógica aristotélica.

Durante el Renacimiento lo moderno rompe sus viejos moldes y ensancha su alcance y significado. Comienza a ser la expresión de la conciencia de una época que, frente al pasado de la antigüedad, se comprende a sí misma como resultado de la transición de lo antiguo

* Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.

a lo nuevo. Aparece y reaparece justamente durante aquellos momentos cuando una nueva época se va creando a sí misma a través de una renovada relación con los antiguos.

A fines del siglo XVIII el término comienza a utilizarse para caracterizar a toda una época de la historia de la humanidad: la era moderna. Sustentada en una renovada fe en la razón, apoyada en una doctrina de la perfectibilidad continua del hombre y estimulada por la herencia de los avances científico-tecnológicos desarrollados en el siglo anterior, se abre el reinado de una nueva época que se prolongará hasta el inicio del presente siglo. El espíritu moderno se extenderá a todos los ámbitos de la vida social y económica, se propagará al arte, la cultura, la técnica, el Estado y la política. Sirviendo frecuentemente de escudo para la expansión imperialista, la conquista y el sojuzgamiento, la modernidad llegará a todos los rincones del planeta.

Muy pronto el término entra en las geografías más variadas, se ubicará en las posiciones más diversas, algunas veces será crítico e innovador, otras defensor del *statu quo*, en muchos casos constituirá un movimiento y en otros una inercia.

En Hispanoamérica, el vocablo modernismo, dice Max Henríquez Ureña, se empleó para señalar al movimiento de renovación literaria. En Europa, sin embargo, fue bastante conocido como expresión de una tendencia surgida dentro del catolicismo, que fue condenada por perturbadora por el papa Pío X en 1907. En las artes plásticas se considera al modernismo como un período de unos 15 años que se inicia en 1890 y termina en los primeros años del siglo XX.

Desde finales del siglo pasado aparecen los primeros ataques a la modernidad, concebida esta última como un fenómeno que trasciende las formas particulares de expresión de lo moderno. Proviene de los ámbitos más diversos. En sus devastadores asaltos a la moral, a la razón y al progreso, Nietzsche arremete contra ella. Ya entrado el siglo XX algunos autores de la escuela de Francfort arrojaron sus lanzas contra la modernidad vista como la panacea de la civilización contemporánea.

Más recientemente se ha desarrollado una corriente que no sólo pretende romper con la modernidad, sino trascenderla: el posmodernismo. Aunque surgida del arte, la corriente posmoderna —si es que así puede llamarse— cunde rápidamente en el mundo de la filosofía. Parte de una ruptura con la modernidad y sus ideales, cuestiona la idea del progreso, la linealidad de la historia y su continuidad. Postula el agotamiento de las teorías totalizadoras y supuestamente portadoras de la libertad.

Para algunos autores la revuelta contra la modernidad busca reivindicar lo irreductible de la individualidad frente al sujeto universal y

superior forjado por el sistema de razón. Sus críticos exigen en efecto el derecho a la diferencia, y por lo que ellos responden es por su propia existencialidad, singular e insustituible. Esta revuelta se caracteriza por su defensa a ultranza de la naturaleza y de la corporeidad y, en general, del deseo, la imaginación, el sueño, el amor, la soledad y su respeto también por las otras culturas.

A pesar de que la modernidad ha perdido mucho terreno ante sus oponentes, en los últimos años se ha producido un rico e interesante debate entre sus críticos y aquellos que, como Habermas, consideran que el modernismo es un proyecto inconcluso cuyos alcances reales no han sido plenamente explorados.

Pero fuera del terreno de la filosofía y del arte, las posibilidades sugeridas por lo moderno y más específicamente por la modernización aún gozan de popularidad y aceptación en numerosos medios académicos, técnicos y políticos. Básicamente circunscrita al ámbito de la economía y la política, en muchos países, la modernización se suscribe como un proyecto válido y denota una vocación transformadora. Es posible que en estos casos, el término se asocie más con la idea de progreso, de cambio, de ruptura con el atraso, que con la ortodoxia de un movimiento filosófico determinado.

2. ¿QUÉ HA SUCEDIDO EN EL CAMPO DEL URBANISMO Y CUÁL ES LA RELACIÓN ENTRE LA CIUDAD Y LO MODERNO, ENTENDIDO COMO CONCEPTO Y PROCESO?

Se trata de un aspecto poco estudiado por el pensamiento que se dedica al tema de la ciudad, por lo que toda afirmación debe considerarse como exploratoria.

A lo largo de la historia, la ciudad ha estado en el centro del pensamiento moderno y del proceso de modernización. Ha sido su escenario y su ideal, su objeto de transformación y su más eficaz catalizador.

La *polis* se concebía como la expresión plástica más elevada de la filosofía, las instituciones políticas y el modo de vida de la civilización griega; era el espacio perfecto para alcanzar su realización. En algunos momentos se acerca a ese ideal, pero la mayoría de las veces falla. Esto obviamente provocó el desencanto de filósofos como Aristóteles y Platón, y en particular este último dedicó duras páginas en *La República* a censurar la ciudad de su tiempo.

No obstante su postura crítica, cuando Platón describe su ideal de sociedad perfecta y dichosa, es una ciudad la destinada a albergarla, aunque demasiado rígida, pequeña, aislada, autosuficiente, más cercana al modo de vida duro y disciplinado de los espartanos que al

de los griegos. Ciertamente el filósofo había concebido una ciudad ideal que aún no había nacido. Lo decisivo fue que su razonamiento le permitió concebir una ciudad mejor para el futuro. Con este paso se abrió el camino que transitaron muchos siglos después Tomás Moro y Tomaso de Campanella con sus respectivas utopías, pero también sentó las bases de lo que muchos siglos más tarde sería la planeación racional urbana.

Haciéndose eco del espíritu racionalista y moderno de Platón, Descartes retoma la crítica de la ciudad antigua. Según el filósofo francés había sido construida espontáneamente, sin plan, atendiendo necesidades prácticas de tipo militar, más que a un diseño racional de lo que debía ser. Más producto de la casualidad que de la voluntad de los hombres que usan la razón.

Los hombres de los siglos XVII y XVIII procuraron racionalizar la ciudad y pensarla geoméricamente. Las primeras expresiones del racionalismo cobraron forma en las plazas pensadas con simetría y en las ciudades fundadas en los territorios colonizados por las potencias europeas, que se trazaron de acuerdo con un plano regular.

Sin embargo, es la revolución industrial la que transforma a la ciudad y la que trae los tiempos modernos. Los primeros avances tecnológicos de la revolución industrial como la aplicación de la máquina de vapor a los medios de transporte y a las máquinas-herramienta transforma la comunicación entre ciudades y regiones, favoreciendo la concentración urbano-industrial. Posteriormente, con la aparición de nuevos y novedosos materiales de construcción (ladrillo, cemento, hormigón, hierro colado, asfalto), el cuerpo mismo de la ciudad sufre un cambio profundo, las construcciones se desarrollan en altura, las calles se pavimentan, los puentes se multiplican, los sistemas de agua y saneamiento experimentan mejoras radicales.

En el último cuarto del siglo XIX se produjo una serie de inventos e innovaciones tecnológicas que constituyen la base de la infraestructura física de casi todas las ciudades del mundo: la lámpara incandescente, el tranvía eléctrico, la estructura de acero para construir edificios, los elevadores, el motor de combustión interna, el transporte subterráneo, el teléfono y otros.

La industrialización proporciona un nuevo paradigma al pensamiento urbanístico. La ciudad es como una máquina: compuesta por piezas muy diversas y de jerarquía distinta funciona armónicamente, como un todo. Es un mecanismo eficiente, económico, poderoso y bello. No surge por arte de magia ni es un espejo del universo, es un producto del hombre.

Esta vez, sin embargo, los urbanistas quieren ir más lejos. No conformes con hacer de la ciudad el lugar de nacimiento de lo moderno

y el escenario principal de la modernización, la reivindican como su símbolo principal, como la encarnación de su quintaesencia.

No es casualidad, como apunta Meyerson, que durante los primeros años del siglo XX se haya producido un eclipse de las utopías literarias y sociales, para dejar paso a la utopía física o de diseño urbanístico de la ciudad ideal que alcanzó una importancia considerable gracias a los trabajos de Frank Lloyd Wright y Le Corbusier.

Ambos arquitectos idearon sendas utopías perfectamente adecuadas al siglo XX, de acuerdo con los florecientes avances de la técnica y en el seno de la sociedad urbanizada característica de nuestra época. Le Corbusier es sin duda el gran creador de la utopía de la ciudad moderna en su aspecto físico. Las soluciones que postula en su *Ciudad radiante* (separación de funciones, amplitud de zonas verdes, fluidez de circulación) todavía hoy son parte de la ortodoxia del urbanismo.

En pocos individuos encontraremos expresado con tanta fuerza y vehemencia el espíritu platónico del modernismo como en Le Corbusier. Su *Carta de Atenas*, sustentada en un conjunto de axiomas que no son tales, propone una serie de principios urbanísticos cuya observancia debía conducir al hombre a la felicidad, al bienestar y a la plenitud. Era necesario, sin embargo, no mirar hacia atrás sino de cara al futuro. La utilización de los estilos del pasado tenía en su opinión consecuencias nefastas. El tono autoritario sacude como un relámpago: "El mantenimiento de semejantes usos o la introducción de tales iniciativas no será tolerado en forma alguna".

Todavía después de la Segunda Guerra Mundial, el urbanismo modernista era la visión hegemónica en los centros de enseñanza, los departamentos de planeación urbana para los arquitectos y los constructores de la ciudad.

Los primeros ataques teóricos a esta corriente surgieron en la década de los sesenta. La encabezaban, entre otros, Jane Jacobs y Herbert Gans. Contrariamente a los postulados de la corriente modernista, ellos reivindicaron la multiplicidad de funciones de la ciudad, su diversidad, el uso combinado del suelo, la mezcla de edificios nuevos con viejos y una concentración de gente lo suficientemente densa. Otros autores fueron más severos en sus críticas y procuraron demostrar la correlación que se produce entre los grandes bloques habitacionales, las vialidades elevadas, los interminables espacios verdes y la tasa de criminalidad. Al cabo de algunos años de ataques, críticas y propuestas alternativas, hubo quienes se permitieron hablar de la existencia de un urbanismo posmoderno. En algunas ciudades del mundo (San Francisco, Bolonia) llegó incluso a convertirse en oficial.

Pero no son únicamente los teóricos los que combaten las posturas modernistas más extremas. También son los moradores de los viejos barrios, los movimientos preservacionistas, las minorías étnicas, sexuales y culturales, los que enarbolan y luchan por hacer de las ciudades espacios pluralistas, heterogéneos y plenos de libertad creativa.

Pero mientras discuten y se enfrentan modernos y posmodernos, el mundo se sigue transformando. Al lado de una profunda crisis social, política y económica de la cual muy pocos países escapan, se precipita casi incontenible una tercera revolución científico-tecnológica que está abriendo nuevas rutas y posibilidades a la humanidad. El planeta se vuelve más interdependiente, las economías se articulan por encima de las fronteras, las culturas intercambian sus valores y sus códigos y los poderes políticos entremezclan sus estrategias en una compleja trama de alianzas y oposiciones. La nueva era tecnológica, la reestructuración de la economía mundial y la recomposición de las relaciones de poder a nivel nacional e internacional comienzan a hacer el trabajo del viejo topo: subterráneamente están transformando la estructura espacial de la sociedad.

Para las ciudades, la nueva era llega cargada de promesas alentadoras y novedades sorprendentes, pero también de síntomas preocupantes y presagios sombríos. Nuevo ciclo de modernización urbana, dicen unos, agonía, replican otros.

Como lo ha demostrado Castells, el modelo de urbanización metropolitana que ha imperado en el desarrollo y en el subdesarrollo, durante muchas décadas, condujo a una crisis urbana generalizada en materia de vivienda, servicios y control social. Desde los países del capitalismo central han surgido nuevas tecnologías enfocadas a resolverla. El principal impacto de las nuevas tecnologías basadas en las revoluciones gemelas de los sistemas de comunicación y de la microelectrónica, es la transformación de las formas espaciales en flujos y canales, lo cual equivale a la deslocalización de los procesos de producción y consumo.

Los efectos de este proceso, que los analistas apenas empiezan a reconocer, pueden dispararse en direcciones muy encontradas. Castells apunta claramente la posibilidad de que el espacio se disuelva en flujos, que lo urbano pierda cualquier significado que se base en la experiencia, y que se produzca la separación espacial y cultural de la gente, de su producto y de su historia. El resultado sería la desaparición de las ciudades como espacios de interacción, de comunicación y de política.

Pero también puede suceder que las transformaciones tecnológicas sean apropiadas y utilizadas por las grandes mayorías para lo-

grar un mejor acceso al creciente flujo de conocimientos, experiencias y mensajes que circulan en el mundo. Comunidades, barrios, ciudades pueden hoy acceder, como nunca antes, a un vasto abanico de información que había estado restringido a gobiernos y grupos privilegiados.

Pueden además desarrollarse sistemas locales de televisión, radio, cable, que les permitan salir de su silencioso aislamiento para comunicar su existencia, reafirmar su identidad territorial y luchar por sus valores y aspiraciones.

Los dilemas que surgen de la nueva etapa que se abre ante nosotros obviamente no se agotan en los anteriores señalamientos. Es indudable, sin embargo, que los cambios ya han comenzado a producirse y que la reflexión y el análisis de los mismos se encuentran rezagados ¿Acaso nos encontramos frente a un nuevo ciclo modernizador impuesto a cambiar la faz y la naturaleza de las ciudades? ¿Significará este proceso la desaparición gradual de todos nuestros referentes espaciales? ¿Estaremos transitando a una modernidad donde el espacio como categoría deje de tener significación y se pierda en el museo de la historia?

El reto de los próximos años será tratar de entender la naturaleza de dicha transformación, comprender y evaluar sus efectos y proponer acciones que permitan hacer de las ciudades espacios luminosos de convivencia y creatividad que ofrezcan una mejor calidad de vida.

3. MODERNIZACIÓN Y CIUDADES EN MÉXICO

Como dice Adolfo Gilly, la primera modernidad llegó a México como catástrofe. Fue la destrucción del mundo prehispánico, la destrucción de lo viejo y la implantación forzosa y forzada de lo nuevo. La modernización urbana llegó poco tiempo después. Algunas ciudades se construyeron sobre las ruinas de sus antecesoras indígenas y allí la mezcla de lo nuevo con lo viejo se hizo más palpable. Pero muchas otras se fundaron en lugares donde no existían asentamientos previos, por lo que el trasplante de lo moderno fue absoluto.

A finales del siglo XVIII las ciudades de la Nueva España comenzaron a recibir la influencia de un segundo movimiento modernizador, producto directo de la importación de las reformas borbónicas que se implantaron en España. Su trasplante a suelo novohispano produjo una transformación en la organización político-administrativa existente y generó grandes proyectos que contemplaban importantes cambios en la estructura y el funcionamiento interno de sus ciudades.

Particular importancia se daba a la necesidad de sanearlas, de mejorar sus servicios de limpia, agua, drenaje, abasto, vigilancia y también se procuraba establecer lineamientos para regular su crecimiento, organizarla con criterios funcionales. La mayor parte de los proyectos de renovación urbana quedaron inconclusos en espera de mejores momentos.

Fue un siglo después, una vez que Porfirio Díaz estuvo bien afianzado en el poder, cuando se inició un efectivo proceso de modernización nacional y urbano.

Se quería una modernización clara y sin ambigüedades: infraestructura física y de comunicaciones para un país incomunicado y disperso; tecnología importada para revolucionar la producción; ciudades sanas, eficientes y elegantes que permitieran mostrar al mundo el progreso del país. La modernización de todo lo demás tenía que esperar. Mucha administración, poca política. Tampoco hay duda con respecto a la palanca que debía apoyar el proceso: financiamiento externo, empresas extranjeras, tecnología importada.

Díaz tiene mucha prisa por acelerar la cita del país con la modernidad, quiere acortar la enorme distancia que media con el mundo culto y civilizado. Pretende que la nueva era llegue a México por las vías del ferrocarril y que su estación terminal sea una urbe situada a la altura de cualquier capital europea o norteamericana. Recae sobre la ciudad de México desempeñar el papel de escaparate nacional ante los ojos del extranjero. Para ello será necesario cambiar su rostro, las extremidades, los órganos vitales, el sistema circulatorio. En un lapso de 25 años se opera una metamorfosis sorprendente.

Las viejas farolas de gas y de aceite son sustituidas por el alumbrado eléctrico; las calles polvorientas y las avenidas de irregular empedrado son tapizadas de pavimento y asfalto; los tranvías eléctricos, los ferrocarriles se erigen en el principal medio de transporte y opacan la presencia de los carros de tracción animal y de los coches de pasajeros; los edificios públicos monumentales se multiplican en varios puntos de la ciudad; se resuelve el ancestral problema del desagüe del valle de México y se construyen magnos sistemas de saneamiento y aprovisionamiento de agua. Al finalizar la primera década del siglo XX la ciudad de México ya no era la misma.

La transformación no llega a todo el país, no es para todos. Dentro de la ciudad de México se crea una isla de modernidad que a su vez es un pequeño islote en el extenso y atrasado mapa de la República. Sin embargo, todos tienen que contribuir a la realización del proyecto porfirista. Campesinos, hacendados, exportadores, mineros, pueblos, ciudades de provincia, profesionales, el país todo tiene que pagar p

el progreso impresionante de su capital. Tarde o temprano esta desigualdad se volverá en contra de su creador.

Con la Revolución Mexicana irrumpen en la escena nacional distintos proyectos modernizadores, sobre los cuales Gilly ha escrito. Madero buscó una profunda reforma del sistema político, Zapata luchó por una modernidad social construida desde abajo y para todos, la dinastía sonoreense (Calles-Obregón) promovió el progreso dentro de los cánones capitalistas, y los reformadores michoacanos (Cárdenas-Múgica) recuperaron los derechos sociales del pasado y los proyectaron hacia el futuro. Si bien ninguno de ellos alcanzó la hegemonía, todos lograron consolidar una presencia en el tejido social, político y económico del país, coexistiendo en permanente conflicto mutuo, pero sin anularse completamente.

Es durante el período alemanista cuando se afianza sólidamente un proyecto modernizador capaz de trazar la ruta por la que habrá de marchar el país en el siguiente cuarto de siglo. La industrialización es su eje central, su panacea: surgen nuevos productos, se diversifican las ocupaciones y se amasan inmensas fortunas de la noche a la mañana. Eficiencia y productividad se convierten en palabras clave del nuevo diccionario de la modernidad mexicana.

El desarrollo industrial requería, sin embargo, de un acceso fácil a servicios y productos especializados, espacios físicos acondicionados con la infraestructura adecuada, fuerza de trabajo en abundancia y amplios mercados. En suma, todo lo que una urbe moderna puede ofrecer.

Para las ciudades esto significó una profunda transformación interna, la más importante ocurrida desde el porfiriato. De nueva cuenta el modelo viene del exterior, directamente de los Estados Unidos. Se comienzan a crear las condiciones para forjar una nueva infraestructura para la naciente industria y la ciudad transforma sus vías de circulación para adaptarlas a las exigencias del automóvil. Se promueve el crecimiento vertical, la construcción pública se multiplica. Nuevamente se elige a la ciudad de México como la sede del proyecto, con algunas sucursales importantes en otros puntos del país.

El avance urbano-industrial proseguirá sin mayores tropiezos y con bastante éxito por largos años hasta que sus propias contradicciones y las generadas en la sociedad se tornen muy agudas y acaben por romper la cuerda en su parte más delgada: la política. Los eventos que sacudieron al país a finales de los sesenta fueron sólo el prólogo de las amplias movilizaciones sociales y políticas que éste presenció a lo largo de la década de los setenta.

Los gobiernos de Echeverría y de López Portillo dieron las primeras respuestas a la crisis, pero el neopopulismo del primero y la frágil

estrategia petrolera del segundo fueron más el producto del voluntarismo presidencialista empeñado en afrontar las dificultades que agobiaban al país, que el resultado de la aplicación de un proyecto modernizador.

Es durante el régimen de Miguel de la Madrid que se esboza la propuesta de un proyecto modernizador, se inicia una modesta discusión sobre el tema y se dan algunos pasos significativos en la dirección deseada. Su furor y popularidad, sin embargo, surgen a finales de 1980, cuando Carlos Salinas de Gortari, a la sazón precandidato oficial del PRI a la presidencia de la República, convocó a sus compañeros de partido a practicar la "política moderna". Abundaron los pronunciamientos y las adhesiones, pero la discusión seria y profunda fue insuficiente. Y más allá del uso coyuntural y oportunista que muchos han hecho del término, el tema tiene una importancia sustancial porque se refiere al proyecto del país que se quiere y a la forma de lograrlo. Más que el origen del debate lo importante es que se dé.

La discusión producida alrededor de la modernización en años recientes muestra claramente la existencia de profundas diferencias con respecto a la definición del término, al contenido de su proyecto y al carácter de sus opciones.

Para muchos la modernización no es sino una política que debe buscar reducir la intervención del Estado desvinculándolo de una serie de responsabilidades; para otros tiene un significado fundamentalmente económico que busca un mejor lugar dentro de la competencia capitalista internacional; para algunos más es básicamente un intento por lograr la descorporativización del sistema político, mientras que en otros sectores se concibe como un proyecto de cambio social con amplia participación popular. Hasta ahora la discusión se ha referido a la economía y a la política y otras temáticas aún no han sido incorporadas al debate.

Este es el caso de los urbanistas, tanto oficiales como académicos quienes le han dedicado muy poca atención al tema. Creemos que esta laguna debe subsanarse lo más pronto posible. Las ciudades y el modelo de desarrollo en el cual se sustentan muestran síntomas de agotamiento desde hace ya varios años. A los viejos problemas acumulados se agregan otros nuevos de muy difícil solución.

Parece existir un aceptable conocimiento acerca de los graves problemas que afrontan las ciudades del país y en particular las grandes áreas metropolitanas, pero en lo que se refiere a las soluciones hemos avanzado muy poco. Invertimos más energías en enumerar los obstáculos y dificultades que se oponen al cambio, que en definir el contenido de las propuestas que se necesitan.

El cambio se está produciendo en muchas ciudades y regiones del territorio nacional, pero no como resultado de una decisión consciente y deliberada adoptada en el contexto nacional, sino como efecto de procesos cuya dinámica se encuentra fuera del país. Por ello resulta aún más urgente proponer soluciones y discutir extensamente en torno a ellas.

4. EL SEMINARIO "LA MODERNIZACIÓN DE LAS CIUDADES EN MÉXICO"

La Coordinación de Humanidades y la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México, con la colaboración del Instituto Sedue, llevaron a cabo el seminario "La modernización de las ciudades en México", en el auditorio de la Coordinación de Humanidades, del 8 al 12 de agosto de 1988. El seminario tuvo por objeto reflexionar y discutir diferentes aspectos relacionados con el proceso de modernización de las ciudades, tanto en lo que se refiere a los problemas sobre las concepciones teóricas y las experiencias históricas de modernización, como en relación a las expresiones y significados que pueden adquirir determinados proyectos modernizadores dentro del ámbito urbano. De esta forma, en la reunión se analizaron los modelos y las rutas que han seguido los proyectos de modernización en cuestiones tales como: transporte, sistemas hidráulicos, medio ambiente, vivienda, abasto, planeación, gestión y descentralización urbana.

El evento contó con la participación de destacados especialistas nacionales y extranjeros, quienes contribuyeron de manera decidida a lograr una discusión de la mayor importancia para nuestro país. Asimismo, se alcanzó una amplia respuesta y difusión entre los medios académico, público y privado. Esperamos que los resultados del seminario, reunidos en este volumen, contribuyan a la reflexión en torno a proyectos que vean hacia adelante, hacia el futuro.