

México D.F. Jueves 9 de diciembre de 2004

MEMORIAS DE LA CIUDAD /DE LOS CANALES A LOS SEGUNDOS PISOS

En menos de 500 años, las acequias, convertidas en túneles, y los ríos en avenidas

El concepto calles de tierra extingue el urbanismo lacustre prehispánico

JORGE LEGORRETA ESPECIAL

En esta entrega presentamos la crónica de un desarrollo urbano que hizo posible en menos de 500 años transformar acequias en túneles, canales en drenajes, ríos en avenidas y, finalmente, viaductos en dobles pisos. El concepto de tierra en las formas de la construcción que, traídas de ultramar por la ciencia renacentista europea, dominó y extinguió -por fortuna no del todo- el urbanismo lacustre de nuestros antepasados.

Las primeras calles

Las primeras transformaciones de canales en calles de tierra se dieron inmediatamente después de la conquista. Producto de la destrucción, los canales de Tenochtitlán, anegados de piedras y no pocos cadáveres, fueron cegados con el propósito de aminorar las condiciones de insalubridad y, además, ganar más "tierras para el repartimiento". Hacia 1524, el trazado geométrico en damero, esto es, en retícula, dictada por Alonso García Bravo, alarife de Cortés, sólo vendría a consolidar las calles de la traza española, precisamente sobre algunos de los antiguos canales prehispánicos.

Predominio de los constructores

Hay un hecho casi desapercibido para los historiadores sobre las primeras obras de drenaje de la ciudad, edificadas a partir del siglo XVII. Es el relativo al criterio que prevaleció en la selección del proyecto triunfador para construir el primer drenaje conocido como el canal de Huehuetoca o Tajo de Nochistongo. El desvío y el desalojo de las aguas del río Cuautitlán y del lago de Zumpango fue propuesto originalmente desde 1555 por Francisco Gudiel, basado exclusivamente en un canal abierto. "(...) Una acequia de 60 pies de ancho que fuera a parar a ciertas quebradas de Huehuetoca y de ahí (...) al río Tepexeque (afluente del Tula) (...) por los canales o acequias podrían navegar hasta Huehuetoca canoas y bergantines para proveer a los trabajadores de cal, muy buena piedra blanca, leña, maíz y bastimentos" (Memorias del desagüe, González Obregón, 1902, pág. 66). Sin embargo, el proyecto ganador años después, en 1607, fue el de Enrico Martínez, quien propuso, por el contrario, la edificación de un túnel de siete kilómetros de largo y 50 metros de profundidad, el cual, a la postre, sería insuficiente y para muchos causante de la más larga inundación que sufrió nuestra ciudad entre 1629 y 1634.

El tiempo daría la razón a Gudiel, pues posteriormente, el túnel de Enrico Martínez fue abierto a pico y pala para reconvertirlo en canal; la orden la daría en 1637 el virrey marqués de Cadereyta y se concluiría hasta 1789. El canal reabierto, que corregiría durante 152 años la errónea opción del túnel, se aprecia en el plano de Sigüenza y Góngora, elaborado hacia mediados del siglo XVIII.

Tal experiencia histórica mostraría lo obvio: construir un canal abierto ha requerido un mínimo de tecnologías frente a las que ocupa la edificación de túneles. Desde entonces, los criterios "empresariales de la obra pública" -por llamarlos de alguna manera- empezaron a dominar y predominar en las grandes obras hidráulicas. Dicha concepción ha prevalecido a lo largo de la historia hidráulica de la ciudad y ha sido hasta nuestros días el fundamento para entubar todos los canales prehispánicos y ríos con que se ha topado la urbanización.

Las primeras acequias del Centro Histórico que "se entubaron", causantes inclusive de inundaciones, se dieron desde finales del siglo XVIII, en tiempos del virrey de Revillagigedo, y fueron comandadas, seguramente, por el notable arquitecto Ignacio Castera. En 1792 un escribano de nombre Francisco Javier Gutiérrez relata que, a su juicio, las inundaciones se debían al cegamiento o "entubamiento" de las acequias y a la supresión de las pendientes naturales del suelo. Transcribo sus palabras: "(...) las calles que más se anegaron fueron aquellas donde se habían sustituido los caños (canales o acequias) que había en el centro de ellas por atarjeas (drenajes o conductos tapados), y aquellas en que el terreno que antes tenía declive (...) se había hecho plano". (Ibidem, pág. 243)

De los ríos a los viaductos

A finales de la década de los 30 del siglo XX, el arquitecto Carlos Contreras continuaría con la idea de "entubar" más ríos. En 1938 propuso edificar un anillo o bulevar de circulación sobre los ríos de la Piedad, el Consulado y la Verónica. ("Plano regulador del Distrito Federal, 1933" y "La Planificación de la ciudad de México, 1918-1938", ambos documentos disponibles en la Biblioteca Avery de la Universidad de Columbia, Nueva York). Contreras se convierte así en el autor de los viaductos, esto es, construir un ducto -de agua negra- y sobre él, pasar una moderna vialidad. El argumento era el mismo esgrimido por los españoles desde la Colonia y la Ilustración: abatir la insalubridad de los ríos convertidos en drenajes abiertos. Las condiciones políticas del régimen cardenista impidieron ponerlo en práctica. Pero con los siguientes gobiernos tal propuesta urbanística fue más que aceptada. En 1952, se inauguraría, sobre el río de la Piedad, el primer y flamante Viaducto Miguel Alemán, y 20 años después, entre 1972 y 1976, se daba paso al ambicioso proyecto vial del presidente Luis Echeverría, denominado Circuito Interior, que incluyó vistosos puentes elevados y 47 kilómetros de vías rápidas; parte de ellas se hicieron sobre la calzada-río de la Verónica, el río Consulado (propuestos décadas antes por Carlos Contreras) y el Churubusco.

Si nos preguntáramos hoy, con toda razón, ¿pudo ser distinto? La respuesta es ¡sí! Una razón esgrimida para entubar los ríos ha sido, como dijimos, resolver un problema sanitario, pues fueron convertidos en drenajes cerrados de agua negra; pero bien se pudo bajar unos cuantos metros el tubo para dejar intacto el cauce natural del río y rehabilitarlo con agua tratada o bien con su propia agua limpia, existente aún en sus partes altas. Preferimos el auto por agua.

Los conceptos urbanísticos funcionalistas que predominaron en las propuestas de Carlos Contreras y otros prominentes arquitectos de ese entonces, nublaron las inteligencias para conservar la naturaleza de la ciudad, uno de los elementos que le da valor inmobiliario a las metrópolis. Nos guió -y nos guía todavía- una falsa modernidad: la de destruir todo vestigio natural, que se opone al modelo de vida urbana proveniente del

predominio del automóvil. ¿Qué otros ríos de la ciudad de México seguirán encapsulándose en rígidos concretos para convertirlos exclusivamente en modernas vialidades automotrices?

Sin embargo, cabe destacar un aspecto positivo del planteamiento original de Carlos Contreras; este notable urbanista propuso vialidades no sólo para automóviles, sino también para el transporte público. Decía : "(...) Hay que arreglar y ampliar los cauces del río del Consulado y del río de la Piedad, para convertirlas en vías-parques y en arterias (...) con posibilidades de formar (...) un circuito eléctrico de tránsito rápido (...)" (Ibidem, Carlos Contreras)

No se le hizo caso. Como es ampliamente conocido, en el Viaducto y en el Periférico se entubó el agua de los ríos para dar exclusivamente cauce a los autos, sin dejar una vialidad para el transporte colectivo. Eso fue un error histórico que seguimos pagando hasta nuestros días. En aquel tiempo el único transporte eléctrico era el tranvía, pero después vino el Metro, como pasó con la calzada de Tlalpan, convertida al paso del tiempo en una vialidad modelo porque combina autos con transporte público. Y, aunque de haberle hecho caso a Carlos Contreras, las actuales vialidades entubadas del río Churubusco, San Joaquín o el Viaducto contarían en la parte central con vías para transporte colectivo, es todavía tiempo de corregir errores en las vialidades a construir en el futuro.

Un acotamiento. A tal grado ha sido en nuestra historia el orgullo institucional de entubar canales y ríos, que el presidente Adolfo López Mateos ante el Congreso, el primero de septiembre de 1960, declaró: "Fueron entubados los ríos de la Magdalena y el Consulado, y sobre ellos se construyen dos importantes vías de comunicación: la primera entre la avenida Universidad y Puente de la Sierra; la segunda entre avenida Insurgentes Norte y el Puerto Aéreo". Un año después, en 1961, siguió informando: "Han quedado entubados los ríos de la Piedad, Becerra, la Magdalena y Tacubaya, así como el de San Joaquín, entre la glorieta de Mariano Escobedo y la avenida Defensa Nacional". Y, por último, en 1963 dijo ante los mismos diputados: "Se entubó el río Churubusco y Canal de Miramontes, con 12 y 7 kilómetros respectivamente".

La situación no paró ahí. A finales del siglo XX y principios del XXI continuaron -y siguen aún- los entubamientos: en 1993 fue el río San Buenaventura, paralelo al Periférico; a partir de 1994, el Canal del Desagüe en el tramo limítrofe con el estado de México, y por último, se anunció ya el entubamiento del río de los Remedios y está en espera el Canal Nacional, parte del río Ameca.

El automóvil, prioridad

La prioridad otorgada al automóvil en detrimento del transporte público no es nueva; data desde mediados del siglo XX. Cuando se inauguró el primer viaducto, en 1952, vivíamos en el Distrito Federal sólo 3 y medio millones de personas y había un vehículo por cada 42 habitantes. Hoy que somos alrededor de 22 millones de personas, hemos reducido drásticamente la proporción a un vehículo por cada cinco habitantes. A ese paso habrá más autos que habitantes, como -al parecer- sucederá en pocos años a Los Angeles. Aquí y allá, como en todas las grandes ciudades del mundo, los poderosos, consorcios automotrices siguen incesantes su crecimiento.

¿Cuál ha sido el impacto urbanístico y las consecuencias de seguir impulsando esta tendencia? Irremediamente la expansión de la ciudad, que duplicó en los 30 años pasados sus áreas asfaltadas y la pérdida invaluable de tierras agrícolas en sus alrededores. Frente a esta creciente saturación vial, las primeras respuestas fueron "ensanchar" las vialidades rápidas agregando con pintura un carril más; luego, como efímero respiro, el Circuito Interior y después los ejes viales con 350 kilómetros de vialidades primarias; años después, edificar más puentes vehiculares en algunos cruceros con intensos conflictos de tránsito, y recientemente colocar un piso más a las vías rápidas, es decir, construir vialidades sobre las ya existentes, estrategia urbanística seguida desde hace 15 años en las grandes ciudades del mundo.

Pese a esos esfuerzos, la carrera ha sido ganada invariablemente por el crecimiento de los vehículos automotores, que han requerido cada vez más vialidades, mientras el transporte público ha disminuido o simplemente desaparecido. Cifras: de 1980 a 2004 el Metro redujo de 18 a 11 por ciento su participación en el total de pasajeros transportados; los trolebuses disminuyeron y los tranvías, de plano, desaparecieron. Es obvio que en estas condiciones, el auto ganó la calle y la saturación vial no se hizo esperar.

Un viejo proyecto vial denominado autovías exprés sobre el Periférico y el Viaducto, propuesto desde 1993, fue puesto en práctica a partir de 2002, con algunas variantes de trazo por el actual Gobierno del Distrito Federal. Así, un doble piso, conocido como Distribuidor Vial San Antonio se edificó sobre Río Becerra, antiguo río convertido hace años en brazo del Viaducto. Esta vistosa e impactante obra vial, junto con la que se inaugurará en diciembre próximo sobre el Periférico, concluye este largo relato histórico de los canales prehispánicos a los dobles pisos. Al parecer la anunciada obra elevada sobre el antiguo río de la Piedad, hoy convertido en viaducto, no será construida durante la presente administración. Todo en aras de las modernidades y globalidades por las que ha transitado la ciudad de México a lo largo de su historia.