



El Arquitecto Carlos Contreras y el Plano Regulador de Aguascalientes de 1948. Planificación moderna, industrial y sus efectos en la morfología urbana

Alejandro Acosta Collazo

 Doctor en Arquitectura por la Universidad Nacional Autónoma de México. Profesor-Investigador en la Universidad Autónoma de Aguascalientes, Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción, Departamento de Diseño del Hábitat. Aguascalientes [Aguascalientes], México. <aacosta@correo.uaa.mx>.

Jorge Carlos Parga Ramírez

 Doctor en Arquitectura. Línea Arquitectura y Ciudad. Maestro del Departamento de Diseño del Hábitat del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción / UAA. Aguascalientes [Aguascalientes], México. <jcparga@correo.uaa.mx>.

Resumen

El presente texto tiene como interés principal analizar el ordenamiento urbano en relación con la industria, las necesidades obreras de vivienda, el impacto en la plástica del fenómeno edilicio del momento y la morfología urbana consecuente, positiva o negativa, con una práctica planificadora, en una época de influencia modernizadora de la ciudad. Las colonias Del Trabajo, Gremial e Industrial son producto de una respuesta social ante las exigencias fabriles de la ciudad en la primera mitad del siglo XX. Esto a través del Plano Regulador realizado por el arquitecto Carlos Contreras Elizondo para la ciudad de Aguascalientes en el año de 1948. Asimismo, este artículo pretende abordar el impacto de dicho Plan en el centro histórico de Aguascalientes, el cual se fue modificando con el tiempo para cubrir las necesidades que se iban presentando.

Palabras clave

Plano Regulador, Aguascalientes, Industrialización, Ciudad, Carlos Contreras Elizondo, Urbanismo.

The Architect Carlos Contreras and the master plan of Aguascalientes, 1948. Modern city planning and influence on urban morphology

Abstract

This paper aims to analyze the ordering interest related to industry in the city, workers' housing needs, the impact on the phenomenon of the city shape of the moment and building complex urban morphology consistent, positive or negative, with a planning practice. The labor colonies and Industrial guild were the product of a social response to the demands of the manufacturing city in the first half of the twentieth century. Thanks to the Master Plan by architect Carlos Contreras Elizondo for the city of Aguascalientes in 1948. Also, this article seeks to address the impact of the Plan in the historic centre of Aguascalientes, which was modified over the years to meet the needs that arose.

Keywords

Master Plan, Aguascalientes, Industrialization, City, Carlos Contreras Elizondo, Urbanism.

Introducción

Las propuestas de planificación urbana para ordenar adecuadamente las ciudades modernas del arquitecto Carlos Contreras, fueron un ejemplo de la preocupación que surgió en México en la primera mitad del siglo XX. En ese momento, los paradigmas de planificación aplicados en la Ciudad de México comenzaron a propagarse paulatinamente a la provincia. El criterio higienista en boga en el siglo XIX, difundido en Aguascalientes por el Dr. Díaz de León, se cristalizó a mediados del siglo XX en el empedrado y alumbrado de calles e instalación de drenaje subterráneo. La interpretación del estado transitorio económico, por el entonces presidente Miguel Alemán, entre los conflictos bélicos mundiales, especialmente la Segunda Guerra Mundial, y las condiciones óptimas para el desarrollo del país, motivó al presidente a promover la planificación de las condiciones de vida urbana –a pesar de los problemas económicos, derivados de este conflicto–.

Las campañas sanitarias de Alemán se tradujeron en una ciudad mejor ordenada. El país aumentó su población de 23 millones en 1946 a 27 millones en 1952, iniciando el *boom* poblacional de las ciudades principales de México. El movimiento moderno se incrustó en Aguascalientes, en principio con expresiones arquitectónicas Art-decò y Funcionalistas. Alemán procuró la plataforma adecuada para el desarrollo industrial e infraestructura urbana, y Aguascalientes siguió religiosamente estas posturas durante el gobierno del Ing. Jesús María Rodríguez. Es mediante el estudio del Plano Regulador de Carlos Contreras Elizondo, su contexto global, nacional, y su aplicación al ordenamiento de la ciudad, que se puede obtener una radiografía de los beneficios de la planificación alemanista en Aguascalientes. El objetivo central de este texto es analizar el ordenamiento en relación con la industria, las necesidades obreras de vivienda, el impacto en la plástica del fenómeno edilicio del momento y la morfología urbana consecuente, positiva o negativa, con una práctica planificadora. Las colonias Del Trabajo, Gremial e Industrial son producto de una respuesta social ante las exigencias fabriles de la ciudad en la primera mitad del siglo XX.

El Plano Regulador de Contreras representó el primero en su tipo en Aguascalientes, ciudad que se había mostrado como ejemplo a nivel nacional por el ejercicio de una actividad planificadora. Contreras, hijo del prominente artista moderno Jesús F. Contreras (1866-1902)¹, heredó de él la asimilación de ideales y una búsqueda constante de perfección. Previo al arquitecto Carlos Contreras, los dibujos de la ciudad eran más bien levantamientos de situaciones temporales que reflejaban un *status* geográfico congelado; sin embargo, su Plano Regulador imprimió una visión prospectiva de la realidad y una aproximación al estado ideal de la morfología urbana, con una visión de progreso.

La propuesta de Contreras no se aplicó adecuadamente en las posteriores décadas; no obstante estableció el precedente de ordenar por “anillos” la ciudad y respetar los causes acuíferos relevantes para generar pulmones de oxígeno para la población, que posteriormente fueron ignorados. El déficit en la *praxis* urbana de planteamientos de gabinete es muestra de la falta de seguimiento en la aplicación de la realidad de lo planificado. Finalmente, es motivo de reflexión el encuentro entre los elementos históricos edificados y las nuevas dinámicas que provocó la modernización de la ciudad con arterias viales de alta velocidad.

¹ Hasta la fecha se ha pensado que el nombre completo del artista es Jesús Fructuoso Contreras, sin embargo, en una nota periodística reciente, el bisnieto del escultor, Carlos Contreras de Oteyza, afirma que su verdadero nombre es José Sebastián Contreras. Véase <www.lja.mx/2012/09/jose-sebastian-contreras-nombre-verdadero-de-jesus-fructuoso-contreras/>

Planos reguladores y desarrollo urbano

La disciplina del urbanismo y las propuestas integrales para el crecimiento de la ciudad se iniciaron y desarrollaron en el extranjero, por ello, es conveniente repasar su origen y cómo se llegó a la elaboración de planos reguladores –o también para algunos planes rectores– del crecimiento urbano. Es en Europa donde se muestra el mayor interés en la literatura sobre el tema y se sabe que [...]

[...] entre 1850 y 1870 toma forma una actitud práctica urbanística burguesa posliberal, por la iniciativa de los nuevos regímenes conservadores, victoriosos en las luchas sociales de 1848 (BENEVOLO, 2002, p.372).

Hay prueba de ello en las propuestas encabezadas por Haussmann, en París, Ildefonso Cerdà, en Barcelona, y Arturo Soria y Mata, en Madrid; éstas pronto se vieron desfasadas por el desarrollo industrial y el incremento de la clase obrera, que demandó vivienda y servicios después de 1870, poniendo en evidencia a las anteriores ideas “fantásticas haussmannianas” y a los gobiernos neoconservadores, que no resolvían el problema de la aglomeración urbana.

Con Inglaterra primero, seguido por Alemania, Holanda, Bélgica y el resto de los países centro-europeos, se inició un proceso de legislación en materia de desarrollo urbano, dictando leyes sobre la expropiación de terrenos y el apoyo del estado a particulares, cooperativas y sociedades para la construcción de vivienda, pero todavía sin separar la participación directa del estado en el proceso.

La intervención pública, por lo tanto, sólo mitigó la demanda en razón de la contradictoria práctica neoconservadora, basada en la especulación y dirigida a la vivienda media permitiendo la preferencia de las iniciativas privadas especulativas en el campo de su producción, de tal suerte que se cita que la “administración pública protege y corrige la iniciativa privada ‘con las obras públicas’: calles, instalaciones, servicios” (BENEVOLO, 2002, p.374).

Así, paulatinamente, en la medida que las obras crecían en importancia, la disposición para coordinarlas en un proyecto de conjunto lo más coherente posible, fue la pauta a seguir, de modo que “este cuadro conjunto, todavía oficioso y vago en la época de Haussmann, se consolida en formas más precisas, y es lo que se conoce como ‘plan regulador’ ” (BENEVOLO, 2002, p.374), por lo que, en casi todas las ciudades europeas de importancia antes de 1914, se proponen “planes” oficialmente establecidos.

Carlos Contreras: el planificador en escena

Los proyectos de conjunto antes mencionados, se aplicaron en nuestro país por los arquitectos e ingenieros nacionales que estudiaron y abrevaron de las experiencias europeas y norteamericanas, tal es el caso de Carlos Contreras Elizondo, cuyos estudios de arquitectura los realizó en la Universidad de Columbia, Nueva York, donde necesariamente tuvo contacto o adquirió los conocimientos sobre planificación, además de que asistió y participó consecuentemente en congresos sobre la materia.

El Arq. Carlos Contreras, estudioso de la planeación urbana, complementó su formación en Europa y Norteamérica, trayendo consigo preceptos del orden urbano moderno a México. Los paradigmas de desarrollo urbano de la época fueron asimilados magistralmente por

Contreras y otros intelectuales. Por ejemplo, el modelo de planificación democrática sugerida por Carlos Lazo en la década de 1950, logró un interés por exportar los métodos probados de la Ciudad de México hacia la provincia. A su regreso a México, se destacó como uno de los impulsores y promotores más dinámicos y entusiastas de la nueva disciplina urbana, con amplia visión sobre la planificación de ciudades, de sus relaciones con las regiones y con propuestas hasta del país entero.

La necesidad de responder de manera integral a los complejos problemas que se visualizaban por la aglomeración urbana recibió primero propuestas en la capital de la República y, después, del resto del país, en la voz y gestión de diferentes profesionistas preparados en el extranjero con avanzada visión. Ellos marcaron el rumbo para abordar de manera integral el complejo urbano, tomando a la “planificación” como la nueva disciplina que permitiría ordenar el desarrollo de la ciudad, la región e, incluso, todo el país.

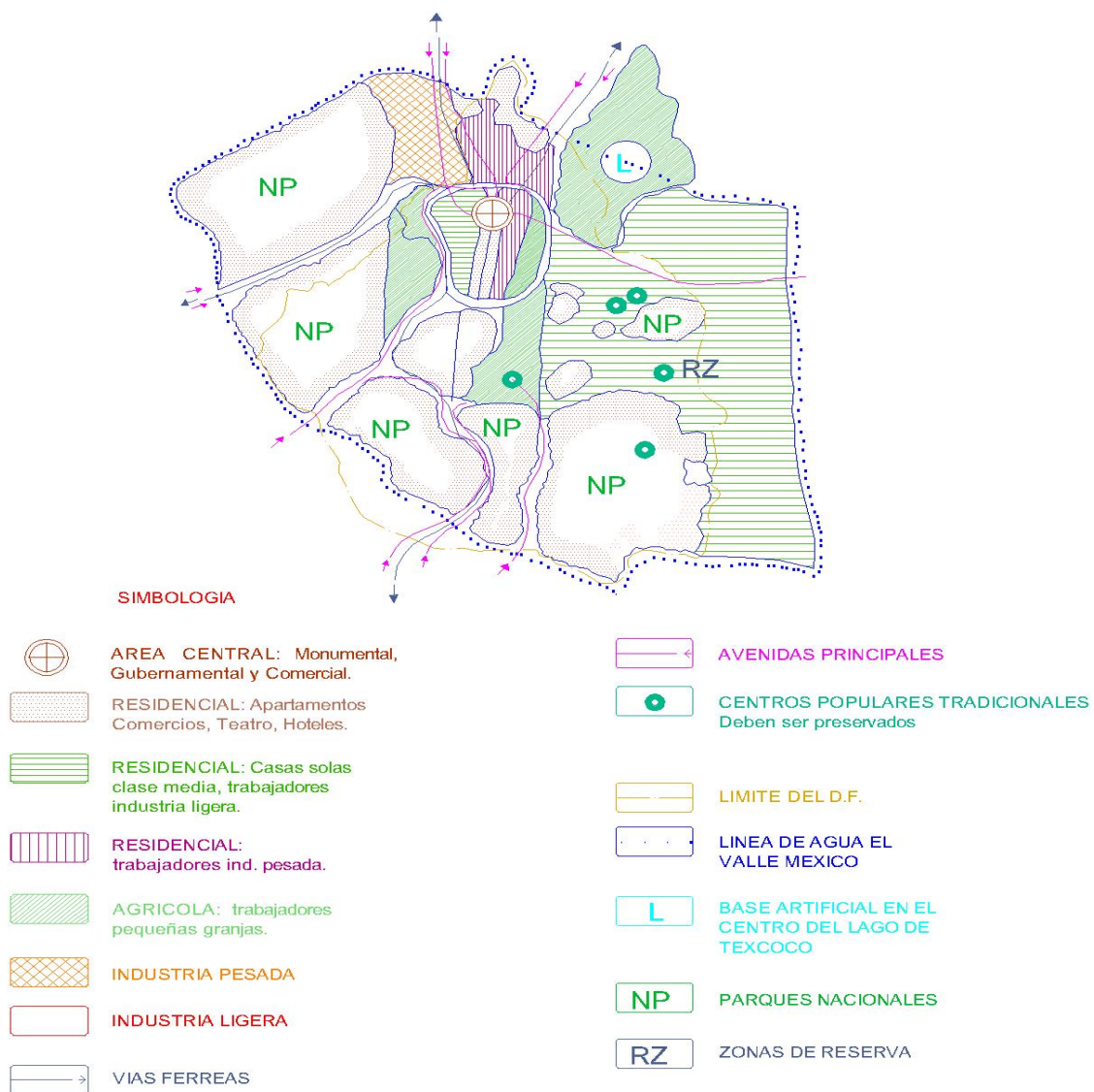


Figura 1. Plan de Desarrollo de la Ciudad de México 1935-1985, elaborado por Carlos Contreras. Edición: César D. Muñoz & Alejandro Acosta Collazo (AAC). Original: (López, 2002: 17).

Los planteamientos que realizó Contreras en el Plan de Desarrollo de la Ciudad de México 1935-1985 presentan características de conservación y respeto por la parte antigua, pensando en el flujo vehicular de la ciudad en su entorno, la convivencia con áreas verdes, la integración de parques y un lugar adecuado para la zona agrícola, respetando usos del suelo (Figuras 1 y 2). Rangel menciona las prioridades que siguió este estudio: 1. Preservación del Centro Histórico; 2. Descongestionamiento de tránsito; 3. Problemática del transporte; 4. Control del crecimiento de la ciudad; 5. Procuración del abasto agrícola; 6. Protección de la reserva agrícola y 7. Ordenamiento urbano de las industrias (2002: 18). Sin embargo, Contreras nunca imaginaría el *boom* poblacional de la ciudad y su crecimiento desmedido hasta convertirse en una megalópolis.



Figura 2. Plan de Desarrollo de la Ciudad de México 1935-1985 y las municipalidades de Atzacapotzalco, Tacubaya, Guadalupe Hgo., Tacuba, Mixcoac, San Ángel, Coyoacán y General Anaya. Elaborado por Carlos Contreras. Edición: Aldo Brizuela / AAC. Original: (López, 2002: 16).

En el caso de Aguascalientes, la planeación comenzó a tener cierta estabilidad a partir del Plano Regulador de Contreras de 1948, realizado como respuesta al impulso de planificación y uno de los más citados en el ámbito de los estudios urbanos, pero de él se conoce, hasta el momento, sólo la disposición vial y una zonificación (Figura 3).

El plano regulador realizado por Contreras anticipaba de alguna manera cómo sería la ciudad en la segunda mitad del siglo XX; sin embargo, los administradores del Ayuntamiento nunca siguieron al pie de la letra el proyecto original. Se puede identificar en ese dibujo la intención de trazar un "primer anillo de circunvalación" y la calle que corre a lo largo de un río en el sur de la ciudad, llamada ahora la avenida Ayuntamiento (Figura 3). En 1969 el primer anillo de circunvalación fue construido. El uso de concreto en las calles aumentó la movilidad de un sector de la ciudad a otro, especialmente utilizando vías rápidas. El primer anillo de circunvalación funcionaba como una frontera para el cuadro histórico de la ciudad a finales del siglo XX y cuando los planificadores de la ciudad diseñaron el segundo anillo trataron de ordenar el territorio. A principios del siglo XXI, la avenida Gómez Morín se diseñó paralela a la línea principal del tren y continuó con ese mismo diseño en línea recta, desde el centro de la ciudad hasta el segundo anillo.

De acuerdo con Humberto Durán López, primer director de Desarrollo Urbano en el Estado (1974-1980) y quien contactó a la familia del Ing. Luis Ortega Douglas –presidente municipal en el período de ajuste 1948-1950– (REYES, 2004, p.181) para ampliar el tema del Plan Regulador, el plano original fue acompañado por documentos, hasta hoy extraviados, y comenta, que quizás los responsables de su seguimiento y/o ejecución no supieron interpretarlos.

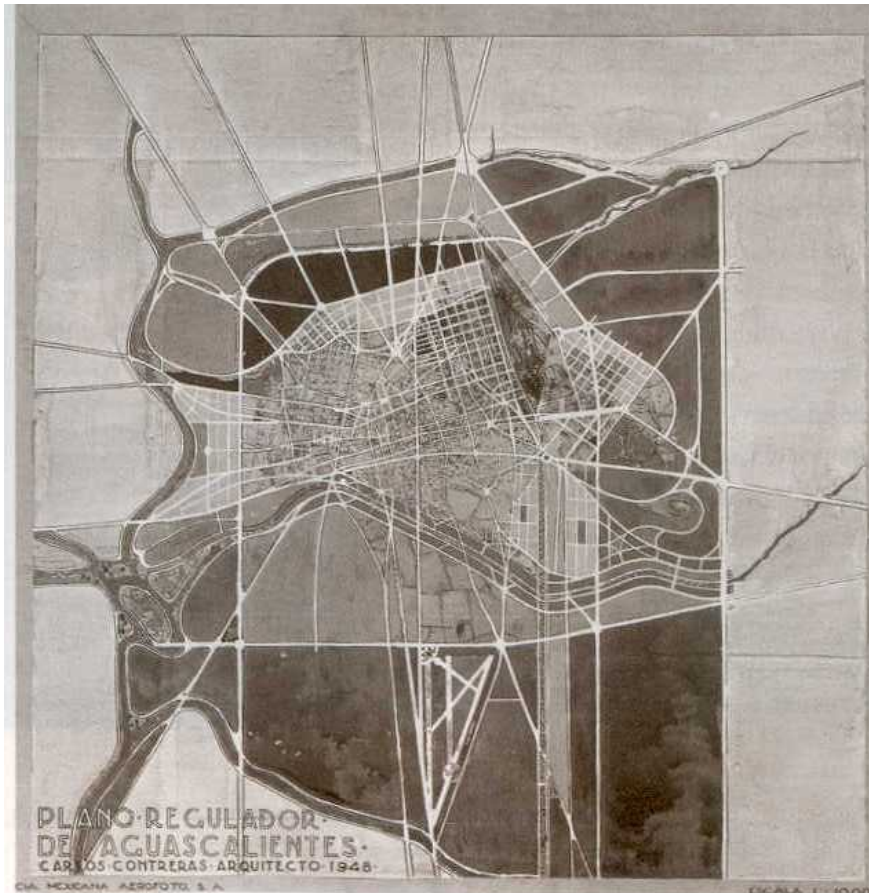


Figura 3. En el año de 1948 surge el Plano Regulador de Aguascalientes de Carlos Contreras.
Fuente: AHEA. Número de Catálogo: 78.

Hay un escenario en México que requiere ser analizado pausadamente: existen una gran cantidad de planes de desarrollo de la ciudad que nunca se hicieron realidad. Las secuelas de la Revolución mexicana sugieren un incremento en el número de personas en las ciudades del país y en el incremento del número de automóviles. La producción arquitectónica se vio beneficiada por la revolución. Los autos comenzaron a usarse más en Aguascalientes durante la primera mitad del siglo XX. David Guzmán abrió una tienda denominada "Autos y Camiones" en el año de 1938 (*Nuestro Siglo*, 2005: 6), pero la cerró más tarde, reinaugurándola en el año de 1946 (*Nuestro Siglo*, 2006: 4). Es en 1958 cuando las autoridades comenzaron a registrar todos los vehículos que se utilizaban en la ciudad (*Nuestro Siglo*, 2001: 2). En la pequeña ciudad de Aguascalientes parecía haber suficiente espacio para los vehículos en la década de 1950, pero las autoridades nunca pensaron en el tamaño que tendría posteriormente, ni en la cantidad de autos que pasarían por la zona antigua a principios del siglo XXI.

La búsqueda de organizar el espacio urbano para ordenar el crecimiento, tanto de la vivienda como de la industria, desde un enfoque con bases teórico-metodológicas para los

asentamientos humanos importantes en el país, se inicia desde el último cuarto del siglo XIX y se refirma hasta el segundo cuarto del siglo XX. Las necesidades de una población en incremento en las ciudades se agudizaron por la inmigración de campesinos y se exteriorizó principalmente por una clase obrera emergente y la burguesía de clase media creciente que manifestó en reiteradas ocasiones las demandas y reclamos en los rubros de vivienda y servicios urbanos, mismos que se concretaron en la Constitución de 1917.

Los grandes cambios sociales y económicos se aceleraron desde las ideologías y políticas derivadas de la revolución armada de 1910, pues éstas permitieron que las respuestas a las demandas y promesas realizadas en esta campaña permitieran implementar estrategias que

[...] trastocaron las estructuras socioeconómicas y políticas tradicionales y proyectó una serie de cambios (que se dan en forma paulatina) cualitativos, que conducen a la transformación del capitalismo en el país (BARCELATA, 2008: 59),

[...] líneas de acción, como la movilización de productos, la industrialización y el ordenamiento territorial, fueron implementadas, pero no sin consecuencias, ya que conllevaron directamente al incremento de la aglomeración urbana estimulando de manera casi permanente las demandas mencionadas de reivindicación de vivienda y servicios urbanos en un proceso que no se ha detenido hasta ahora.

Sin embargo, habrá que recordar que la demanda y la respuesta a estos rubros se dieron desde tiempo atrás, pues la reconstrucción de la ciudad

[...] no se inició de cero, sino que se comenzó a partir de las condiciones materiales imperantes en ésta, de lo heredado del porfiriismo, de las aspiraciones gestadas entre los ciudadanos y, se continuó como resultado de las ideas que germinaban entre los profesionistas interesados en atender al conjunto de problemas que ya afectaban al espacio (SÁNCHEZ, 2002, p.37).

El proceso industrializador, acompañado de la construcción de vivienda como acciones de gobierno que trataron de crear las condiciones propicias para su crecimiento, es uno de los objetivos de especial atención para este trabajo y presenta los resultados en la búsqueda del ordenamiento de este crecimiento en los asentamientos humanos con el caso concreto de la ciudad de Aguascalientes.

Después del movimiento armado revolucionario, la tarea emergente y prioritaria fue la formación de un nuevo Estado, un nuevo gobierno que respondiera a las condiciones del momento y las demandas de una nueva sociedad, tal es el caso de crear las condiciones para una necesaria industrialización. Así, el objetivo en primera instancia del grupo que adquirió el poder político fue su consolidación política dentro del Estado. La clase en el poder, producto del movimiento armado, dio prioridad a la cuestión agraria, “primero con el Presidente Álvaro Obregón, de un bonapartismo pequeño burgués, y más tarde con Cárdenas, de un populismo clásico” (BARCELATA, 2008, p.23).

Es hasta 1940 que el proceso industrializador se acelera, pues arriba a la presidencia del país Manuel Ávila Camacho, quien rompió con la política nacionalista estimulada por Lázaro Cárdenas e impulsa e implementa la llamada “política de buen vecino” –condición vigente o impuesta en el continente americano–, liderada por los Estados Unidos de América y que influyó con gran vitalidad a México. La medida promovía la estrecha cooperación con Estados Unidos en materia comercial y militar; esto dio a Ávila Camacho la oportunidad de fortalecer el programa de desarrollo industrial del país.

Esta “política del buen vecino” creó condiciones favorables en México para la transformación industrial, sobre todo de aquellos productos de consumo masivo, que para su producción no requerían de grandes inversiones ni tecnología avanzada. Fue durante el período de 1940 a 1946 que se orientó, en consecuencia, la acción política hacia un “Modelo de Sustitución de Importaciones”, incrementando el empleo y la alternativa de satisfacción de las aspiraciones de la mencionada burguesía de clase media y la clase obrera, que aceleró el crecimiento de los asentamientos humanos y las consecuentes demandas en vivienda y servicios.

Morfología Urbana

De los documentos que se conocen, se quiere destacar la influencia que ejercieron en la “memoria” de los constructores de la ciudad y/o la anticipación en la propuesta de varios elementos urbanos en su adecuación o adaptación a las condiciones que presentaba la ciudad y que más tarde sirvieron de base para su realización.

En este sentido, si se realiza un somero análisis morfológico del sistema vial que muestra el Plano Regulador de Contreras, se pueden destacar algunas características que serían trascendentes para la construcción de la ciudad actual. De inicio, en este análisis se determina la jerarquía de las vialidades por su longitud o continuidad y número, y con ello inferir la relación con el contexto geográfico y la orientación que propone para el crecimiento de la ciudad. Así, se puede anotar que son seis las vialidades continuas o largas hacia el sur, dos al norte, dos al poniente y tres al oriente.

Por lo que se puede concluir que la propuesta consideró a la ciudad con más relación y crecimiento hacia el sur al mostrar mayor área comunicada por vías que, se sugiere, continúan sobre un área truncada en el plano (Figura 4).

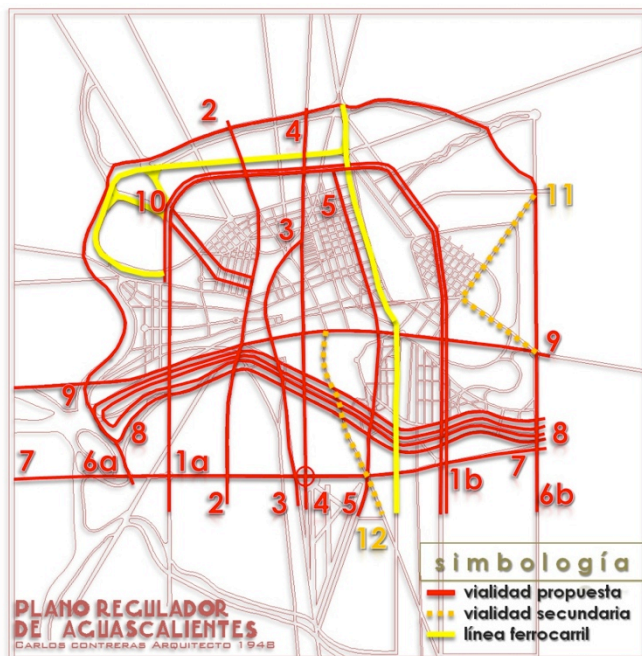


Figura 4. Vialidades más importantes generadas. Dibujo elaborado por los autores, edición final: Lizeth Medina, Nov. 2011.

Se puede considerar también, como inferencia a mayor profundidad, que esta relación con el sur fue una de-cisión “pertinente” si se toma en cuenta la topografía, por una parte, y la jerarquía de la comunicación con las ciudades del Bajío e incuestionablemente con la ciudad capital, México D.F., por la otra.

Continuando con este análisis de observación morfológica, se puede inferir que en la relación con el norte, la propuesta de comunicación y desarrollo mediante vialidades fue considerada menos importante –aunque las arterias son cinco–, pues sólo dos de ellas cruzan la ciudad; se deduce de ello que todas son para conectarse con el mayor número de poblaciones municipales en el estado y con el propio Valle de Aguascalientes, área agrícola muy importante.

Se puede agregar, con más especifici-

dad, que de estas vialidades norte-sur, por la jerarquía de su continuidad y presencia en la propuesta, destacan:

- a) Las que se desarrollan como semi-anillos que recorren o circundan la ciudad: el primero, más interior en relación con el centro, que inicia y termina en el sur (vialidades No. 1a y No. 1b); el segundo, más abierto (vialidades No. 6a y 6b). Es conveniente destacar el paso de la línea del ferrocarril a través de la ciudad al nor-oriental y la espuela que propone Contreras, recorriendo el norte y poniente, la cual se infiere, propone como una zona de vocación o uso industrial por el legado de la Gran Fundición Central Mexicana.
- b) La más occidental (vialidad No. 2), que inicia desde el sur por lo que hoy se podría considerar la avenida Las Américas, continuando de forma recta y en cruce con las vialidades paralelas propuestas sobre el Arroyo del Cedazo, siguiendo hacia el norte con algunas afectaciones del parcelario, que para la época todavía se conservaban como huertas.
- c) La que recorre en trayectoria recta la ciudad por el centro y que afecta en su trazo varias manzanas (vialidad No. 4).
- d) También destaca la que continúa por el antiguo camino del Obraje y aprovecha el puente existente –en la época– sobre el Arroyo del Cedazo, actual calle de Galeana (vialidad No. 3), hasta pasar por atrás de Catedral –afectando varias manzanas– para entroncar con la calle 5 de Mayo y prolongarse hacia el norte.
- e) Finalmente, la casi paralela a la línea del ferrocarril al oriente (vialidad No. 5).
- f) De manera particular se cita la propuesta a través de la calle Josefa Ortiz de Domínguez (vialidad No. 12), porque trascendió en la ciudad.

En el caso del oriente, la comunicación y continuidad es la siguiente en importancia, para comunicar la zona de El Llano y sus poblaciones, con el camino a San Luis Potosí y la creación de otras dos vialidades importantes.

Con mucho menor jerarquía y/o importancia se pensó el poniente, pues propone sólo una vialidad continua de cierto rango, le acompaña otra de menor jerarquía que se bifurca al pasar a través del antiguo puente de San Ignacio; se puede inferir que el Río San Pedro conservó, como hasta entonces lo había hecho, su carácter de barrera para el crecimiento y un planteamiento respetuoso de Contreras hacia la zona agrícola. De estas vialidades oriente-poniente hay que anotar:

- g) La que en la lógica de la época, por sanidad y oportunidad de aprovechar el derecho de vía, ocupa un buen trayecto del Arroyo de los Adoberos (vialidad No. 9) y que continúa por algunas huertas hasta entroncar con el camino a San Luis Potosí.
- h) Por su escala, destaca de manera muy importante otra que aprovecha ahora el trayecto del Arroyo del Cedazo (vialidad No. 7) para crear una amplia y gran avenida de sección muy ancha, con varios carriles y generosos camellones, que pretende aprovechar la oportunidad de ocupar el espacio no construido por el que transita y, de paso, conforme a la premisa de la época, entubarlo para sanearlo.
- i) La más al sur de trayectoria recta (vialidad No. 9), inferible por no tener compromiso alguno de adaptación con el medio.

La influencia de estas propuestas se puede corroborar con la continuación de la lectura morfológica sobre el plano de la ciudad actual (Figura 5).

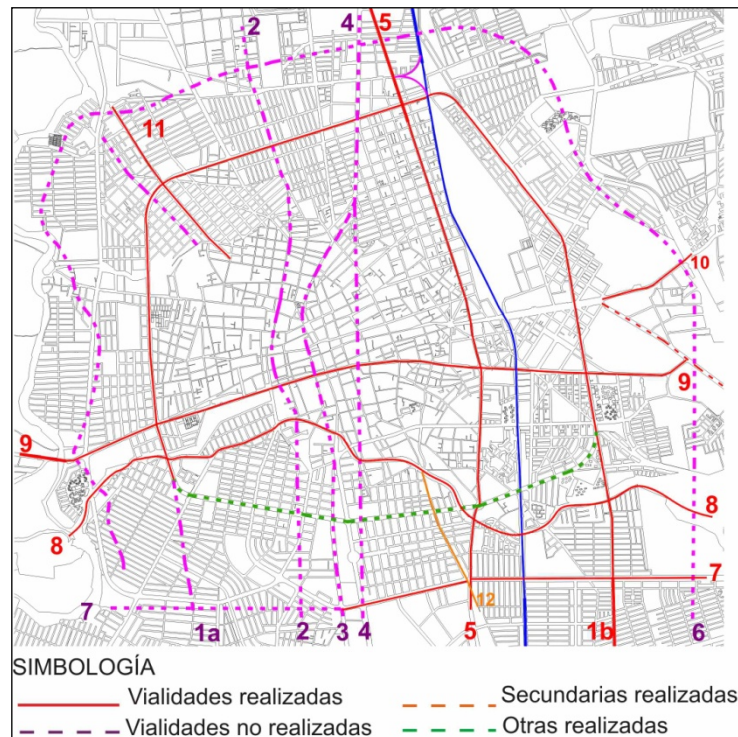


Figura 5. Ciudad actual e influencia del Plan Rector de Contreras. Dibujo elaborado por los autores.

De manera destacada, habrá que anotar la innegable influencia que la propuesta de los semi-anillos (vialidades 1a y 1b, 6a y 6b) tuvo en la decisión, por parte de nuestras autoridades –si fueron personas estudiosas del devenir urbano de nuestra ciudad–, de crear una modificación derivada de ellos, al construir los anillos de circunvalación.

De las vialidades norte-sur, es inevitable no mencionar la actual avenida Héroe de Nacozari (vialidad No. 5), ya presente en la propuesta anteriormente mencionada. Como parte de este grupo –influido por el plano de Contreras y anhelo no alcanzado en diferentes épocas y niveles de gobierno–, es el de crear otro eje a través de la ciudad, al dar continuidad a la actual avenida Las Américas –parcial logro (vialidad No. 2)– “por encima o por debajo” de una calle actual (proponiendo un sexenio gubernamental reciente por debajo de las edificaciones, a manera de túnel).

Asimismo, habrá que señalar la actual avenida Fundición, ya sea que fuese concretada por la oportunidad de aprovechar el derecho de vía que el camino y acceso a la antigua “Fundición” (vialidad No. 11), o por influencia de la propuesta del plano anteriormente analizado –que incluye ya su factibilidad y conveniencia–; el caso es que está presente en la ciudad y fue propuesta desde 1948.

Se pueden mencionar también como casos de oportunidad o de vocación algunas otras vialidades de las que no se puede negar que se formalizan de manera clara y conveniente –si no existe antecedente– en la propuesta del Plano Rector, concretadas en la construcción de las avenidas Adolfo López Mateos (vialidad No. 9), sobre el cauce y derecho federal del Arroyo de Los Adoberos, y Ayuntamiento, que continúa en el Parque de la Feria hasta la Isla de Guadalupe –hoy San Marcos– (vialidad No. 8), sobre el Arroyo del Cedazo. La propuesta analizada también vislumbra y propone la Prolongación Alameda (vialidad No. 10), así como la continuación de la actual avenida Josefa Ortiz de Domínguez (vialidad No. 12).

Morfología moderna y contemporánea versus ciudad histórica

La propuesta del Plan Regulador de Contreras tiene un tinte ecléctico, pues conserva el espacio central de la ciudad, al igual que en sus propuestas de la Ciudad de México; sin embargo, incrusta algunas vialidades que afectan significativamente la actividad del espacio antiguo. El caso en cuestión es precisamente la avenida Oriente-Poniente (hoy avenida Adolfo López Mateos) (vialidad No. 9, en Figura 5), que a fin de cuentas provocó la demolición del Mercado Calera y acentuó la marginación del Barrio de Triana de la ciudad histórica. Es notable que su propuesta dejara intacta la zona donde se localiza actualmente el principal conjunto de patrimonio industrial en la ciudad (ferrocarriles).

La era de los ferrocarriles apoyó la época de las máquinas y comenzó una clara transformación en las ciudades tradicionales de México. Hoy en día algunos de los edificios industriales antiguos en la ciudad están muy deteriorados, algunos de los más dañados, localizados en la estación de ferrocarril, requieren una restauración urgente. Por otra parte, el antiguo paisaje industrial de la ciudad está cambiando dramáticamente. Alrededor del Centro Histórico existen una serie de áreas residenciales que exhiben paisajes contemporáneos, pero que contrastan con la arquitectura histórica y del movimiento moderno. Esto produce una interrogante en relación con la permanencia del patrimonio y reafirma una crisis de la arquitectura y de la restauración en Aguascalientes.

Durante los últimos 8 años, la conservación principal de edificios industriales la llevó a cabo el Gobierno del Estado, particularmente en la antigua estación del ferrocarril, en la nave de locomotoras y en algunos de los edificios antiguos del área de ferrocarriles. En esa misma área también se creó un gran centro cultural; también algunas casas antiguas en el Centro Histórico se han restaurado para ser utilizadas como bibliotecas, museos y escuelas. La Universidad Autónoma de Aguascalientes (UAA) ocupa dos edificios históricos en el centro, que fueron restaurados en la década de 1990 por la misma universidad y por el Ayuntamiento de la capital; sin embargo, carecen de atención los conjuntos residenciales obreros, que se edificaron como respuesta al auge industrial de principios del siglo XX y, además, guardan muestras de arquitectura significativa a nivel local y nacional.

Es conveniente para la ciudad que se comience a trabajar en un nuevo plan maestro para preservar el territorio histórico. Este plan podría ser realizado por académicos y profesionales involucrados en la preservación, tomando en cuenta el paisaje urbano, y la relación entre la movilidad en la ciudad y en el Centro Histórico. Fábio Duarte y José Rodrigo Firmino mencionan que “el conflicto entre la movilidad global actual instantánea y la “movilidad local” define la manera en que el espacio está siendo ocupado en el mundo urbano contemporáneo” (2009). Los *ciberespacios* se están convirtiendo en lugares muy populares en el centro debido a que no necesitan mucho espacio y la conectividad es bastante simple. Las nuevas referencias digitales y la información del exterior llegan fácilmente a cualquier punto de la ciudad. ¿Cómo está afectando la comunicación global al Centro Histórico? En este siglo podemos observar nuevas formas de comunicación y una mejor comprensión mundial a través de Internet. La “carretera de la información” ha cambiado la forma de ver el territorio histórico. El mejoramiento del *software* permite ahora estar más cerca de edificios históricos del extranjero y aparentan ser una buena alternativa para reconocer y aprender acerca de otras culturas, así como de la nuestra; pero una mejor comprensión de la ciudad se adquiere con ver y tocar estos espacios.

La reutilización de edificios históricos es conveniente para la ciudad, con el fin de preservar los valores sociales. Algunos propietarios de estos bienes especulan con la esperanza de obtener un beneficio posterior. Battle menciona al respecto: “El valor de un entorno

construido se extiende más allá de la contabilidad de sus estados financieros, un pueblo educado implica no solamente tener inmuebles de calidad, sino también una responsabilidad social y ambiental. El desarrollo de soluciones surge de la superposición y la integración de diversas disciplinas y conocimientos especializados” (2001:125). Con el fin de preservar los edificios históricos se debe generar un plan maestro para la ciudad antigua, valorando las propuestas de Contreras que se llevaron a cabo, para que también se consideren como patrimonio; es decir, se requiere repensar el concepto de patrimonio como algo que tiene valor para la cultura local y no solamente referirlo a los aspectos históricos. Las nuevas tecnologías y el mundo digital están llegando a lugares históricos, y los planificadores de la ciudad tienen que reflexionar y considerar cómo hacer frente a esta situación. La escuela actual de urbanismo en Aguascalientes está haciendo un buen trabajo con relación a ordenar racionalmente el ambiente artificial externo edificado y en un sentido prospectivo. La tradición de ordenamiento de la ciudad, que comenzó formalmente con Contreras en el año de 1948, de alguna manera, ha contribuido para tener en la actualidad una ciudad funcional producto del esfuerzo de académicos y de gente preparada en el ámbito de la planificación. A nivel nacional, la ciudad refleja un orden en su infraestructura simplemente por el sistema de anillos periféricos, que deben también su génesis al mismo arquitecto Contreras.

Conclusiones

El Plan Regulador de Contreras impactó positivamente en la ciudad y conforma un referente obligado en el estudio de la planeación local. El orden implícito en su diseño, la convivencia con el espacio antiguo, el principio de los anillos periféricos, el respeto a los usos de suelo con vocaciones específicas, forman parte de un historial de planificación local que alcanza prestigio a nivel nacional, pues Aguascalientes es visto y analizado desde afuera como un ejemplo que ordenó substancialmente el ambiente urbano con un sentido de adaptación a normas internacionales, preceptos e ideologías nacionalistas.

Del análisis morfológico realizado, se puede concluir que la propuesta hecha por el Arq. Carlos Contreras en el Plano Rector para la ciudad de Aguascalientes visualizó las oportunidades y potencialidades de las condiciones que presentaba la ciudad, las cuales trascendieron y/o ejercieron influencia en la construcción y traza de la ciudad actual. Es en este sentido que se puede relacionar el pensamiento de vanguardia y la visión *integral* que implica una ciudad con orden, una ciudad *planificada* que en Aguascalientes no encontró “más resistencia a las medidas revolucionarias” que su circunstancia –falta de preparación, recursos e intereses políticos y económicos–, pero encontró la voluntad política para materializar el Plano Regulador de Contreras, convertido en “memoria” de los constructores de la ciudad actual con lo cual generó una influencia que trascendió en el tiempo, si bien no se comprendió cabalmente, ni se ejecutó en su totalidad o de manera integral en su momento.

En Aguascalientes, la imagen de la ciudad cambia radicalmente. Nuevas formas de apreciación de la arquitectura arribaron y cambió el *status* de larga duración de algunos edificios, por un concepto más efímero del ambiente edificado, en términos de conservación. El Centro Histórico no puede contener más vehículos automotores. Después de 125 años, desde que el primer vehículo llegara a México, Aguascalientes cuenta actualmente con más de 400 mil unidades que se desplazan de un lugar a otro dentro de la ciudad, utilizando flamantes puentes y atravesando el centro histórico, afectando la arquitectura y el urbanismo en esa parte de la ciudad. En la actualidad hay más infraestructura para llegar al centro de la ciudad que la que había en el siglo XIX.

Hacer nuevos edificios de gran altura en la ciudad antigua parece ser el futuro próximo en Aguascalientes; aunque una gran cantidad de patrimonio edificado presenta un *status* con una urgente necesidad de reparación. Las antiguas fábricas y zonas habitacionales de obreros situadas cerca de la estación y de las vías férreas necesitan también una restauración para recuperar el paisaje industrial original de la ciudad, pero esto debe ser el objetivo central de un nuevo proyecto. El aumento de vehículos en el Centro Histórico ha traído problemas de contaminación a la ciudad. Está comprobado que es mejor tener residentes en el centro y mantenerlo habitado; sin embargo, la gente, en general, no quiere vivir ahí por una razón muy simple: no hay espacio para los vehículos dentro de los edificios antiguos. Los diseños originales de los edificios históricos no incluyeron cocheras, en algunos casos había espacio para carruajes tirados por caballos, pero las dimensiones son distintas.

La mayoría de los edificios históricos en el centro contienen una fuerte identidad. El Centro Histórico es el orgullo de una ciudad y un nuevo proyecto se hace necesario con el propósito principal de implementar su conservación, mediante el diseño de espacios públicos adecuados y con un gran significado para los ciudadanos, pues hacen falta esculturas, fuentes y obras de arte monumentales en espacios abiertos.

En la actualidad se observan diversas intersecciones entre la arquitectura y la infraestructura. Algunas zonas industriales en la ciudad condicionaron el desarrollo de Aguascalientes en el siglo XX, y ahora es muy común que se incluya una gran cantidad de infraestructura en los diseños urbanos. En la actualidad algunos diseñadores tienden a realizar propuestas independientes del resto de la ciudad; de acuerdo a espacios disponibles y considerando la infraestructura, que a fin de cuentas rige los proyectos definitivos. Las colonias Del Trabajo, Gremial e Industrial son producto de una respuesta social ante las exigencias fabriles de la ciudad en la primera mitad del siglo XX. Conjuntos consolidados o iniciados en el período de 1920-1960 y que conforman elementos urbanos pocas veces analizados a nivel local.

Finalmente, agregamos que el legado histórico impreso de la familia Contreras se encuentra ahora en custodia por la UAA, la cual ha edificado un espacio a manera de "Bunker" en el *campus* de la Ciudad Universitaria (Figuras 6 y 7), que incluye clima artificial y ambiente adecuado para la conservación de documentos relevantes a los ascendientes de esta familia, y que estarán disponibles para los interesados en comprender el impacto de Jesús F. Contreras y Carlos Contreras Elizondo en los ámbitos local, nacional e internacional.



Figuras 6 y 7. La UAA custodiara el legado histórico impreso de la familia Contreras en este espacio, construido ex profeso en la Ciudad Universitaria. Fotografías: Nancy Jiménez, Nov. 2011.

Referencias

ACOSTA COLLAZO, Alejandro. **El Centro Histórico de Aguascalientes. Pérdida de patrimonio, alteraciones y conservación en la segunda mitad del siglo XX.** Aguascalientes [México] : Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2007.

———. La fábrica de San Ignacio: patrimonio industrial en abandono en Aguascalientes, México. Análisis, paisaje agrícola y reuso. **Labor & Engenho**, Campinas [Brasil], v.5, n.4, p.01-18, 2011. Disponible em: <www.conpadre.org>.

BARCELATA CHÁVEZ, Hilario. **Desarrollo industrial y dependencia económica de México 1940-1970.** Málaga [España] : Ediciones Grupo Eumednet, 2008

Battle, Guy and McCarthy, Christopher. **Sustainable Ecosystems and the built environment.** London [United Kingdom] : Wiley-Academy, 2011.

BENEVOLO, Leonardo. **Historia de la arquitectura moderna.** 8º Edición. Barcelona [España] : Gustavo Gili, 2002.

BRAVO SALDAÑA, Yolanda. **Carlos Lazo. Vida y obra.** Ciudad de México [México] : Universidad Nacional Autónoma de México, 2004.

CASTELLS, Manuel. **La era de la información: economía, sociedad y cultura.** Vol II: el poder de la identidad. Mexico : Siglo XXI, 2000.

DUARTE, F. & FIRMINO, R. J. "Ciudad infiltrada, espacio aumentado: tecnologías de la información y de la comunicación, y la representación de espacios contemporáneos". **El Diario de Arquitectura**, 14(5), 2009.

GLANCEY, Jonathan. **Architecture.** New York [USA] : Dorling Kindersley, 2006.

LÓPEZ RANGEL, Rafael. "Carlos Contreras: Pionero de la planificación urbana en México". **Diseño y Sociedad**, 13: 12-19, 2002.

METCALF, Andrew. **Aurora Place Renzo Piano Sydney.** Boorowa [Australia] : The Watermark Press, 2001.

MONTANER, J. M. **Sistemas arquitectónicos contemporáneos.** Barcelona [España] : Gustavo Gilli, 2008.

NORBERG-SCHULZ, Ch. (2000). *Principles of Modern Architecture.* United Kingdom : Andreas Papadakis Publisher.

NUESTRO SIGLO. "Hace medio siglo, comenzó el registro de vehículos". **El Hidrocálido**, Aguascalientes [México], Enero 7, 2001.

———. "Figuras y automóviles en Aguascalientes". **El Hidrocálido**, Aguascalientes [México], Junio 5, 2005.

———. "La familia Guzmán". **El Hidrocálido**, Aguascalientes [México], Enero 8, 2006.

PÉREZ WALTERS, Patricia. **Alma y Bronce. Jesús F. Contreras 1866-1902.** Aguascalientes [México] : Instituto Cultural de Aguascalientes / Ayuntamiento de Aguascalientes / UAA / Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA), 2002.

PIORE, Adam. "Charm city? South Korea's New Songdo leads a wave of digital cities trying to replicate the best of Paris or Venice". **Newsweek**, USA, March 29, 2004.

REYES RODRÍGUEZ, Andrés. **Nudos de Poder, Liderazgo político en Aguascalientes**. Aguascalientes [México] : UAA / CONICULTA / Municipio de Aguascalientes, 2004.

RUANO, Miguel (1999). **Ecourbanismo, los asentamientos humanos sostenibles: 60 casos**. Barcelona [España] : Gustavo Gilli, 1999.

SÁNCHEZ RUIZ, Gerardo G. **Planificación y Urbanismo de la Revolución Mexicana. Los sustentos de una nueva modernidad en la Ciudad de México, 1917-1940**. Ciudad de México [México] : Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Atzacotalco / Asamblea Legislativa del Distrito Federal II Legislatura, 2002.

———. (coord.); LÓPEZ RANGEL, Rafael; AYALA ALONSO, Enrique. **Planificación y Urbanismo visionarios de Carlos Contreras, escritos de 1925 a 1938**. Ciudad de México [México] : UNAM / UAM-Atzacotalco / Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2003.

TYLER, Norman (2000). **Historic preservation, an introduction to its history, principles and practice**. New York [USA] / London [UK] : W. W. Norton & Company, 2000.