

TRANSFORMACIONES URBANAS DE LEÓN, SIGLO XX

Arq. M.A. Miguel Ángel García Gómez

Estudiante del PIDA

Programa Interinstitucional de

Doctorado en Arquitectura U.M.S.N.H.

Abstract

En este trabajo se presenta una visión panorámica de los avances de la investigación *Transformaciones Urbanas de León, siglo XX*, que como parte del PIDA, Programa Interinstitucional de Doctorado en Arquitectura, se ha venido realizando; pretende dar una idea del enfoque que la investigación maneja como modelo para el caso de estudio reconociendo cómo los fenómenos que se han presentado en la mayoría de las áreas metropolitanas, y particularmente en León, como parte de los propios procesos de transformación urbana de la ciudad.

Partimos de considerar que la ciudad actual es el resultado de un proceso que en su materialidad aporta información suficiente para la comprensión de los fenómenos que la hacen posible. A partir de *La ciudad histórica*, en un proceso que parte de la propia fundación, en 1576, y hasta la década de 1940, en el siglo XX, se reconocen cuatro etapas que son la base del modelo de estudio: La primera etapa que hemos llamado de *La primera intervención premoderna*, que abarcaría desde los 40's y hasta 1970, *La búsqueda del ordenamiento*, como segundo período que abarcaría desde 1970 hasta 1980, *Expansión y vialidades*, sería el otro periodo que llega hasta 1990, para terminar en el período *El espacio dividido, privatización de la ciudad*, período que llegaría hasta nuestros días.

Entender la ciudad

La ciudad de León actual es el resultado de un proceso que en su materialidad aporta información suficiente para la comprensión de los fenómenos que la hacen posible, a partir de considerar que la ciudad existente es la del pasado que avanza hasta hoy, con la complejidad histórica que ha acumulado (Mioni, 1997: 49). Los habitantes de la ciudad en sus actuaciones individuales o de grupo y sector, realizan prácticas que unas veces se inscriben en el marco de las leyes que regulan las diversas prácticas; la materialidad de la ciudad se manifiesta por las acciones de promotores, inversionistas, propietarios, etc., pero también por las acciones u omisiones de grupos informales de presión política, especuladores, particulares, etc., al margen de la normatividad (Fernández, 1995: 111).

La comprensión de los procesos evolutivos y de crecimiento de las aglomeraciones urbanas se ha enfocado al estudio de la relación entre el consecuente físico y el espacio social, es decir, entre la Urbis como recipiente material, o soporte físico de los hechos urbanos; la Polis como colectividad de habitantes de la Urbis, y la Ciudad como la estructura o forma de organización jurídico-política que regula las relaciones del conjunto de habitantes de la Urbis (Gavira, 1996: 35), con estos elementos se puede entender la ciudad como la materialidad resultante de la complejidad de interacción formal e informal de los habitantes de un territorio normatizado por determinada estructura jurídico-política.

Atendiendo a estas ideas, podemos asumir que la forma de la ciudad de León, su evolución y funciones dependerán estrechamente del proceso social que ha acompañado cada etapa de materialidad (Castells, 1974), y que para explicar la ciudad se tiene que partir de un enfoque o modelo que permita sistematizar los elementos por analizar y las relaciones existentes entre ellos; en ciudades como León al igual que en la mayoría de las ciudades latinoamericanas, una de las características es su gran desigualdad socioeconómica y urbanística, lo que hace importante que los modelos para su comprensión consideren precisamente la posibilidad de análisis de estas desigualdades. Si bien es difícil encontrar un modelo teórico de la ciudad contemporánea que pudiera ayudar a la comprensión de su dinámica, podemos sin embargo apoyarnos en las experiencias metodológicas que han tratado de explicar la experiencia del estudio de las ciudades. Algunos de los modelos que se han propuesto parten de la Escuela Ecologista de Chicago, y a partir de ésta, con diversos enfoques, podemos encontrar entre otros el de la renta urbana, de la visión macrosocial, de la diferenciación residencial, técnicas de análisis factorial, esquemas de conflicto de agentes urbanos y gobierno, etc. (Garza), algunos de ellos privilegiando el análisis morfológico, entendido como la descripción y comprensión del territorio físico, los usos del suelo que en él se asientan, las redes de infraestructura existentes, y las tipologías de los edificios y modos de agrupamiento.

Pero por otra parte, la necesidad de incorporar en el análisis las variables que aportan los factores socioeconómicos representados por los grupos y sectores que hacen la ciudad, así como el factor tiempo que, en términos históricos, han propiciado las transformaciones urbanas, permiten anticipar la necesidad de que el modelo de análisis que se utilice para explicar las particularidades urbanísticas de León, considere necesariamente el tiempo como elemento que va impulsando hasta el presente lo que va constituyendo esa materialidad que llamamos ciudad.

Modelo de ciclos de transformación de León, Gto.

Con los fundamentos teóricos que aportan los modelos conocidos, y con la consideración de la temporalidad y el espacio de materialidad urbana para el que fueron propuestos (*la teoría del crecimiento concéntrico fue expuesta por Burgess para Chicago de los 20's*), además del reconocimiento de que los

estudios empíricos han resultado hasta ahora una combinación de ellos, podemos entonces partir de que la estructuración de la ciudad de León, se ha dado en muchos sentidos en los términos de los modelos (crecimiento concéntrico, formación de sectores articulados por vías primarias, determinismo económico en los patrones de ocupación etc.), con la propia dinámica que sus habitantes le han transferido en un proceso sucesivo de ocupación territorial en el que la temporalidad ha sido factor estructurador de la materialidad urbana. Tomando como referencia algunos de los hechos urbanos identificables como momentos definitorios de las transformaciones que se han presentado en la ciudad de León En el siglo XX, se propone el análisis de la ciudad a partir de un modelo por ciclos de crecimiento (Garza, 1996), en el que estos estarán definidos por los periodos que se consideran más representativos de las transformaciones.

Definición de las etapas de transformación

La dificultad de establecer marcos de temporalidad histórica en el análisis, puede superarse en la medida de que las transformaciones urbanísticas puedan ser identificadas y localizadas en la dinámica de la ciudad; en principio, el estudio que nos ocupa, al delimitar su temporalidad a las transformaciones ocurridas en el siglo XX, ha permitido que el marco de análisis se centre en los hechos observados precisamente en ese marco temporal, y si además, se intenta la identificación de algunos de los hechos más relevantes del período de análisis, se puede construir con mejores posibilidades, en un nivel hipotético, el modelo de etapas temporales del estudio, así, en el caso de León, se propone la identificación de los ciclos de temporalidad de transformación en función de la ocurrencia más significativa de transformación urbanística.

La ciudad histórica, hasta 1940

La actual zona metropolitana de la ciudad de León es ocupada por alrededor de 1'500,000 habitantes en un territorio que abarca casi 15 mil Has. de área urbana; fundada en 1576, la ciudad de españoles como centralidad, al incorporar a los pueblos de indios de San Miguel y Coecillo, además de los barrios de Arriba y de San Juan de Dios, hasta el inicio del siglo XX formaban una unidad que, habiendo transitado por una particular historia, presentaba una estructura homogénea multifuncional, es decir, la vivienda, los comercios e industria de tipo artesanal principalmente, compartían el espacio. La primera parte del siglo XX manifiesta la transformación de la ciudad en la materialidad de la arquitectura, la ciudad mantiene las características de un medio rural, aunque el proceso de incipiente industrialización se hace presente en talleres de calzado y textiles principalmente, la infraestructura urbana, prácticamente inexistente; el abastecimiento de agua mediante pozos, el tránsito vehicular escaso y el transporte público por tranvías en calles estrechas empedradas, drenajes a cielo abierto y la mezcla de usos del suelo en todo el territorio lo que le daba la particularidad compartida por la mayoría de las ciudades mexicanas (Gráfico 1).

En el modelo propuesto, se estudiarán precisamente todas las características que la ciudad tenía hasta 1940, cuya población era de 103,305 hab.

eligiéndose este momento porque fue a partir de esta década cuando comenzó la dinámica de urbanización que propició que poco a poco fueran transformándose las características materiales que se mantuvieron en gran medida inalteradas por mucho tiempo, si bien es necesario considerar que ya hacia finales de los 20's, comienzan a surgir nuevas colonias para recibir las migraciones, principalmente de Los Altos de Jalisco, esto incide en el crecimiento poblacional y muestra que las transformaciones se presentan en un continuo temporal cuya diferenciación para efectos de estudio es en muchos sentidos aleatoria.

Primera intervención pre-moderna, hasta 1970

Hacia 1946 se introducen las redes de agua potable y drenajes, y para 1948 son pavimentadas a base de concreto hidráulico la mayoría de las calles de lo que ahora es el centro histórico. Surgen entonces como consecuencia directa de ese proceso, nuevas colonias que van modificando los límites tradicionales de la ciudad, y con este surgimiento también comienzan los problemas producto de los procesos de urbanización: las nuevas colonias se forman con la oferta de suelo urbano pero no necesariamente se ofrece al mismo tiempo el servicio de agua potable o saneamiento, ni pavimentación; la ausencia de normas legales que comprometan al vendedor de suelo urbano a dotarlo previamente de servicios básicos, a la vez que la inacción de las autoridades municipales, la mayor parte de las veces superada por las escasas facultades legales resultantes del centralismo estatal e inclusive federal, producen el fenómeno de crecimiento incontrolado de la ciudad. De 1940 A 1960 la población creció más de dos veces y media, el 268%, con importantes implicaciones de tipo urbano: surgimiento de periferias, consolidación de centros de barrio por diferenciación con el tradicional centro histórico, aunque éste seguía albergando las actividades de tipo comercial y administrativo, ausencia de mecanismos de gestión de los nuevos asentamientos, etc.

En 1963, las calles de Manuel Acuña y Morelos son intervenidas para lo que hoy es el Blvd. Adolfo López Mateos (Gráfico 2) en una iniciativa desde el gobierno del estado a través del llamado Plan Guanajuato, que fue un programa de desarrollo económico, social y urbanístico entre cuyos objetivos estaba el de promover la creación de infraestructura para el desarrollo (Ramírez, 1996: 66-78). Este trazado vial, que busca la modernidad para la ciudad, fragmenta el espacio existente propiciando un primer momento de diferenciación urbana; si bien la centralidad de la parte histórica es importante, las periferias que albergan el incremento poblacional, tienden a la creación de nuevos núcleos diferenciados; la segregación propiciada por la nueva vialidad, produce una dinámica diferente en los patrones de uso del suelo. Por otra parte, si bien el proyecto pretendía ser una vialidad "moderna", no se adecuaba a los postulados racionales que lo moderno significaba en urbanismo, es decir, más que una intervención "funcional", esta vialidad se convirtió en una extensión de la carretera federal 45 que de esta manera cruzó la ciudad; por

este motivo, la intervención la conceptualizamos como pre-moderna, en la medida en que encarna la “especialización del poder”, es decir, es una manifestación espacial más o menos linealmente expresiva de una estrategia de poder (Fernández, 1996), en este caso del poder central, del gobierno del estado, que entonces predominaba.

La búsqueda del ordenamiento, hasta 1980

Las necesidades de ordenamiento se evidenciaba por la demanda de los grupos sociales que veían la urgencia, desde los años 50, de que se contara con un Plano Regulador” (La Voz de León, 1952: 14 ene); los intentos realizados para lograr un instrumento de regulación urbana no tuvieron éxito debido principalmente a la ausencia de mecanismos legales que lo propiciaran, así como a la dependencia de las decisiones de tipo político desde la capital del estado. Se tiene el antecedente inclusive de un plano regulador que habría sido elaborado hacia 1947 sin que hubiera tenido algún efecto práctico; siendo hasta 1960 cuando se propone crear un Consejo de Planeación Económica y Urbanismo, ante la evidente necesidad que existía.

En Noviembre de 1970 se realizó en León el I Simposio Nacional de Planificación Urbana Municipal (Memorias, 1972) y en 1975 se presenta el llamado Plan Emergente, en el que se proponía una estructura vial que viniera a resolver la problemática generada por el tránsito regional que cruzaba la ciudad por el Blvd.. López Mateos; En 1976, se presenta el Primer Plan Rector, producto del trabajo de la primera oficina municipal creada con fines de estudio de la problemática urbanística, el que no tuvo aplicación legal (Ayuntamiento, 1976)

Como resultado del proceso que a nivel nacional se realiza en relación con la planeación urbana, el Plan de Desarrollo Urbano de León, en su llamada primera versión es concluido en 1978, revisado en 1979 y adecuado a la normativa federal de 1976, es decretado en 1981 con lo que se concluye el esfuerzo que abarca tres décadas. Como ocurrió a nivel nacional, la planeación iniciada bajo el esquema surgido de la Ley Federal de 1976, desconoció los esfuerzos previamente realizados (Chávez, 1996), al grado que en los documentos de planeación posteriores se señala que el sistema de planeación en León se inicia en 1978 (IMPLAN, 1997), desconociendo de esta forma todo esfuerzo previo.

La ciudad crece, el planteamiento del libramiento norte en los planes urbanos abre la expectativa a movimientos especulativos, lo que propicia un fenómeno de marginalidad por la dificultad para acceder al suelo urbano de amplios sectores de población y el acaparamiento de los sectores económicamente aptos; el centro histórico, sin perder aún su carácter de centro comercial y administrativo comienza a ser abandonado en su uso tradicional. Se comienza a integrar un sistema vial presionado por los factores de poder político y económico, el tema vivienda comienza a ser presente para atender el explosivo crecimiento y la realidad se anticipa a la ciudad funcional.

Expansión y vialidades, hasta 1990

Los planes urbanísticos en León, de manera similar al resto del país en esa primera época de planeación formal, se caracterizaron principalmente por la búsqueda del ordenamiento material o físico espacial, el Plan de Desarrollo de 1981 fue actualizado en 1986, la estructura vial planificada en la búsqueda funcionalista, permitió por una parte superar los umbrales de la ciudad histórica que de esta forma comenzó a perder su cualidad de centralidad primaria; las actividades económicas se diversificaron en el nuevo territorio extendido, cuya superficie creció en una década 2.24 veces, pasando de 4,492.88 Has. en 1980, a 10,059.50 Has. en 1990, mientras que la población había crecido en el mismo periodo en un 24 % (IMPLAN, 1997), lo que puede mostrar el impacto en la incorporación de suelo urbano como consecuencia de la expansión de la infraestructura vial. Por otra parte, los planes directores desarrollados en el periodo, al ocuparse principalmente de los aspectos normativos relacionados con los usos del suelo y los aspectos físico espaciales, sin atender los factores de tipo social y económico como los procesos de especulación, de mercantilización del suelo, así como el surgimiento de asentamientos periféricos al margen de la legalidad, permitieron, aunque de ninguna forma como factor único, el incremento progresivo de la problemática urbana.

Es además en este periodo en el que comienza a conformarse una dinámica urbana más allá de la ciudad histórica, es decir, la estructura vial y las nuevas periferias, propiciaron el desplazamiento de los habitantes del centro de la ciudad hacia las nuevas expansiones; las nuevas vialidades se convirtieron en receptoras de una importante movilidad vehicular que las convirtieron en corredores con uso predominantemente comercial (Gráfico 4). Por otra parte, los asentamientos emergentes, sobre todo los de tipo popular, comenzaron a generar expansiones incontroladas cada vez más alejadas de la ciudad histórica, que se degradaba progresivamente en relación a su estructura más tradicional.

El espacio dividido, la privatización de la ciudad a partir de los 90

El proceso de cambio de la estructura económica hacia la globalización y el libre comercio, con la consecuente modificación de la visión desde las esferas políticas respecto de la relación de la administración local con su ámbito tradicional de actuación en la dotación de la infraestructura y los servicios urbanos, así como en la gestión de las acciones de los grupos sociales y particulares, propició que en el caso de la ciudad de León, se iniciara una tendencia cada vez más evidente, a modificar el enfoque funcionalista o territorial en los planes urbanísticos y programas municipales, y se adoptara un enfoque más dirigido al mercado, lo que se refleja en el Plan Estratégico de 1997 (*evidentemente tampoco se escapa a la modalidad "estratégica" que en ese momento se maneja a nivel general para los ejercicios de planeación*)(Portas, 1996: 101).

Las transformaciones urbanísticas que se dirigían casi exclusivamente desde la instancia pública (sin olvidar la acción de los agentes urbanos que generan las propias) se ven impactadas por la acción de los grupos sociales: colonos que levantan bardas en las calles para cerrarlas, segregar y marcar diferencias; particulares que modifican el trazado de las calles para convertirlas en espacios privados, todo esto como preámbulo a los enclaves cerrados y la casi sistemática tendencia a la oposición individual a las iniciativas del gobierno local^[1], que posteriormente se convirtieron en constante y que ahora constituyen un fenómeno complejo en la mayoría de nuestras ciudades.

La metropolización de la ciudad, entendida no como la territorialidad que trasciende el límite político, sino como la posibilidad de atracción a un ámbito territorial más allá del municipal (Negrete, 1995), provocado principalmente por los centros comerciales y los servicios que la ciudad comienza a ofrecer, se convierte en un fenómeno que sugiere la atención de mayores complejidades estructurales. El centro histórico, ahora equivalente a la ciudad central de la metrópoli, acusa una disminución de su población, de su carácter de centro administrativo por la descentralización, así como en el uso tradicional de su suelo, al igual que los barrios tradicionales, que pierden de manera importante su papel de centralidades para cedérselas a los nuevos nodos comerciales; la estructura vial permite la expansión generándose crecimiento con altos niveles de diferenciación y segregación, con la consecuente dificultad de dotación de infraestructura, servicios y equipamiento urbano.

Finalmente, al privilegiarse la lógica de la iniciativa privada y del mercado sobre la lógica del territorio, se genera una importante dispersión del crecimiento cuyas consecuencias habrá aún que estudiar.

Conclusión

Proponer el análisis por ciclos de transformación, puede llevar a una mejor sistematización del análisis urbano. En el caso de la zona metropolitana de León, sus transformaciones urbanas pueden ser entendidas en función de los ciclos identificables que han configurado su actual estructura socio espacial; el primer acercamiento presentado en este trabajo pretende apoyar a la comprensión de los fenómenos de transformación más significativos, a pesar de la superficialidad entendida como no exhaustividad, del análisis desarrollado, con la intención primera de visualizar precisamente cuáles han sido los ciclos que han marcado de manera significativa la transformación urbana de León.

Referencias bibliográficas

- Ayuntamiento (1976). "Memorias de la Administración Municipal 1974-1976", Ayuntamiento de León.
- Castells, Manuel, (1974), "La cuestión urbana" , México, Ed. Siglo XXI, 15ª. Ed. 1999, 517 p.
- Chávez Barragán Estefanía. (1996). "Urbanismo en ciudades medias y pequeñas", México, Ed. UNAM, 274 p.
- Fernández, Roberto, (1996). "Modos de hacer ciudad", en Ciudades 3, España Universidad de Valladolid, Pp. 111-126
- Garza, Gustavo. (1986), "Planeación urbana en México en periodo de crisis (1983-1984)" , en Estudios demográficos y urbanos, vol. 1 núm. 1, México, El Colegio de México, pp. 76-96
- Garza, Gustavo (1996). "La estructura socio espacial de Monterrey", 1970-1990, en Estudios demográficos y urbanos, El Colegio de México, pp.545-579
- Gavira, Carmen, 1996. Libros de piedra e hilos de información, en Ciudades 3, Universidad de Valladolid, España, p. 35-47.
- IMPLAN (1997) "Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial y Urbano", documento base, Ayuntamiento de León, 134 p.
- Memorias (1972) "Memorias del I Simposio Nacional de Planificación Urbana Municipal", Ayuntamiento de León.
- Mioni, Alberto, 1996. La ciudad existente y la ciudad soñada:consideraciones sobre el uso de la historia urbana en el planeamiento urbanístico, en Ciudades 3, Universidad de Valladolid, España.
- Negrete Salas, María Eugenia (1995). "Evolución de las zonas metropolitanas en México", en Sistemas Metropolitanos, nuevos enfoques y prospectiva, El Colegio Mexiquense, pp. 21-46
- Portas, Nuno (1996). "El planeamiento urbano como proceso de regulación variable", en Ciudades 3, Universidad de Valladolid, España, p. 97-109
- Ramírez Álvarez, Susana. (1996). "El Plan Guanajuato, el caso de la capital", tesis de licenciatura, Fac. de Arquitectura, Guanajuato.

^[1]Una revisión en las noticias de los periódicos, como la del 2 de agosto de 1990, pag. 4F hasta el . 10 de junio de 200, p. 2B, en A.M. de León, se puede convertir en una crónica de esta temática, en el que las fechas referidas corresponden a notas relacionadas con el tema tratado.